LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ETRANGER . — 20 fr.

ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 40 fr.

29 Septembre 1901. — N° 159

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

(Phot. Paul Doyé.)

LE GÉNÉRAL BRUGÈRE EN AUTOMOBILE

Cette intéressante photographie représente le général Brugère déjeunant, après la manœuvre, sur la voiture du président de l'Automobile-Club de France. A côté de lui le général Sakharoff, délégué de la Russie aux grandes manœuvres. On voit à la figure souriante du général Brugère qu'il a accueilli l'envoyé spécial de la Vie au Grand Air *avec sa bonne grâce habituelle.*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Devant les multiples demandes de renseignements qui chaque jour nous parviennent, nous avons résolu de mettre à la disposition de nos lecteurs la puissante organisation de notre journal, en créant un Service d'achats *aussi complet que possible, appelé à rendre d'utiles services à nos abonnés de province et de l'étranger.*

En conséquence, à partir du 1er octobre prochain, nos lecteurs pourront nous adresser leurs demandes.

Qu'il s'agisse d'une voiturette, d'un yacht de plaisance, d'armes de précision, d'articles de chasse ou de pêche, appareils photographiques, livres, jeux, etc.; nous utiliserons pour ceux de nos lecteurs qui nous en exprimeront le désir, les grandes relations dont nous disposons, afin de leur obtenir les conditions les plus avantageuses dans les principales maisons de Paris et dans les fabriques.

Nous les prions d'être aussi précis que possible, afin d'éviter des retards préjudiciables; il leur suffira de nous indiquer la somme qu'ils désirent employer et nous nous empresserons de leur donner des renseignements et des conseils qui leur permettront d'obtenir des objets de premier choix au meilleur marché possible. Nous ne nous chargeons d'expédier que les commandes dont le montant dépassera cinquante francs.

N.-B. — *Joindre* deux timbres *de 0 fr. 15 à chaque demande de renseignements.*

Nous avons envoyé aux grandes manœuvres de l'Est, notre collaborateur Paul Doyé, qui a pris toute une série de pittoresques photographies sur les automobiles militaires, sur les compagnies cyclistes, et les aérostats. Nos lecteurs trouveront dans ce numéro, ces documents qui illustrent un très intéressant article sur le rôle joué par l'automobile, la bicyclette et les ballons dans l'armée.

Nous donnons également des documents très complets sur le grand-prix cycliste. Nos lecteurs trouveront ainsi reconstituée à leur intention, la physionomie des grandes épreuves cyclistes qui ont passionné le monde sportif toute cette semaine.

Nos lecteurs ont certainement remarqué l'article que nous avons publié sous la signature du comte J. Clary, sur le *Fusil de chasse*: une partie de cet article est extraite du très beau volume *La Chasse Moderne,* publié par la librairie Larousse.

Notre service de librairie se charge d'expédier franco ce volume à toute personne qui en fera la demande, accompagnée du montant en mandat ou timbres-postes.

Sous ce titre : L'Année sportive illustrée, *nous tenons à la disposition de nos lecteurs la collection brochée, année par année, de la* Vie au Grand Air. *Ce sont de superbes volumes qui forment un cadeau des plus attrayants pour un jeune homme ou un sportsman. Dans quelques années, ils atteindront une grosse valeur. L'année 1898 ne comprend que 18 numéros; mais, vu leur extrême rareté et le petit nombre de collections qui sont en notre possession, nous la vendons 50 francs. L'année 1899 comprend 50 numéros, l'année 1900 en contient 52. Elles sont vendues 15 francs chacune.*

Ajouter 0 fr. 85 pour l'envoi par colis postal à domicile.

Les mêmes collections, reliées, sont vendues 3 francs en plus.

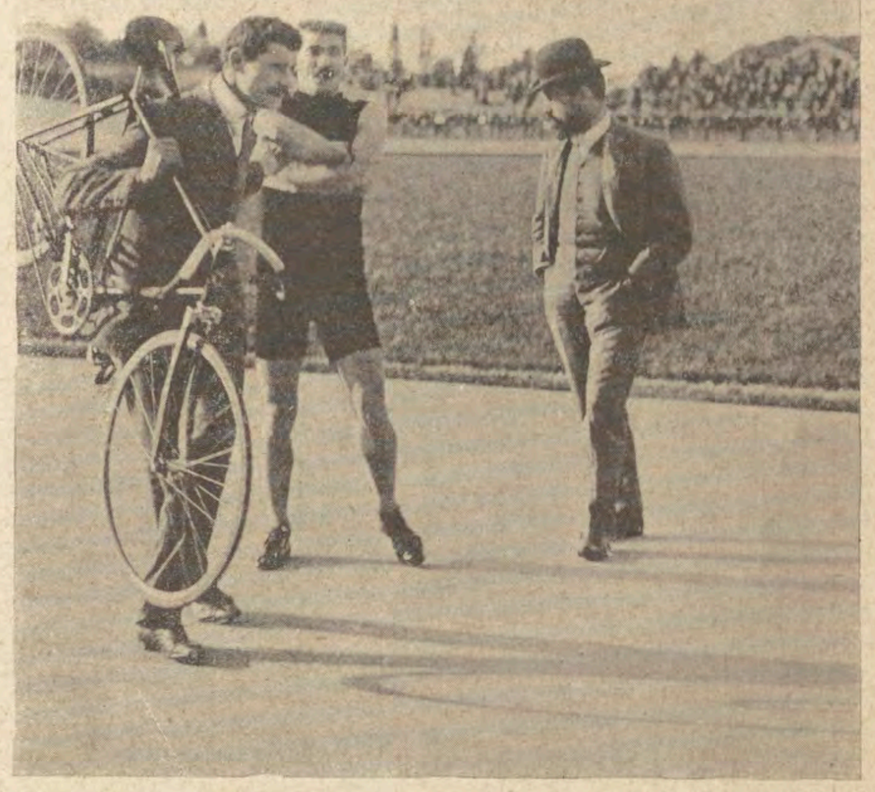
Les Éditeurs.

Le Grand-Prix Cycliste

Le huitième grand-prix de Paris-Cycliste a, malgré les circonstances peu favorables où il a été couru, obtenu un vif succès. Il a été gagné, comme on le sait déjà, par le coureur danois Ellegaard, qui a ainsi confirmé sa victoire du Championnat du monde et qui est assurément le meilleur homme de la saison. Nous avons déjà donné dans notre dernier numéro les principales scènes de la première journée. Voici aujourd'hui toute une série d'intéressants documents sur la seconde et la troisième réunion.

○ ○ ○

Un instant compromis par la rivalité des fédérations qui se disputaient l'honneur de l'organiser; ajourné jusqu'au mois de septembre et tombant alors dans une semaine où la venue du Tzar en France détournait à son profit toutes les attentions ; peu favorisé par le temps — au moins dans ses deux premières journées, — le huitième grand-prix de Paris a cependant attiré à Vincennes une nombreuse assistance et a offert un très joli sport aux amateurs de courses cyclistes. Je ne vous dirai pas que le pesage présentait l'aspect des belles chambrées d'autrefois, alors que les gens du monde et les snobs affichaient de l'enthousiasme pour les exploits de nos coureurs. Mais il était, somme toute, très suffisamment garni, le président du Conseil municipal, à défaut de sommité plus considérable, honorait de sa présence la tribune officielle, et il y avait foule aux places populaires : là, du moins, le sport cycliste semble avoir conservé tous ses fidèles et même s'être enrichi d'une nouvelle génération de jeunes fervents. C'est ce public-là qui continue à faire son succès et qui lui assure encore longue vie.



Suivant sa louable habitude, Momo réclame ; mais il a peu de chance d'obtenir gain de cause. Desgrange l'écoute sérieusement, mais froidement.

Comme nos lecteurs le savent déjà, c'est le crack danois Ellegaard qui a ajouté son nom à la liste des gagnants du grand-prix de Paris, liste sur laquelle étaient inscrits avant lui : Banker (1894), Ludovic Morin (1895-96-97), Bourrillon (1898), Tommaselli (1899) et Jacquelin (1900). Le grand-prix a donc été gagné cinq fois par des Français et trois fois par des étrangers. J'ajoute que par un sort heureux il est toujours revenu au meilleur homme du moment et que, sauf en 1897 où il donna lieu à un incident regrettable, ses résultats ont toujours été assez réguliers.

L'année 1901 n'a pas failli à la tradition. Depuis le commencement de la saison la forme d'Ellegaard a sans cesse progressé, et les sportsmen ont toujours eu l'impression qu'il était le meilleur. Athlète souple et puissamment musclé, à la fois long dans son effort et vite, le vainqueur du Championnat du monde était bien l'homme qui devait gagner le grand-prix de Paris.

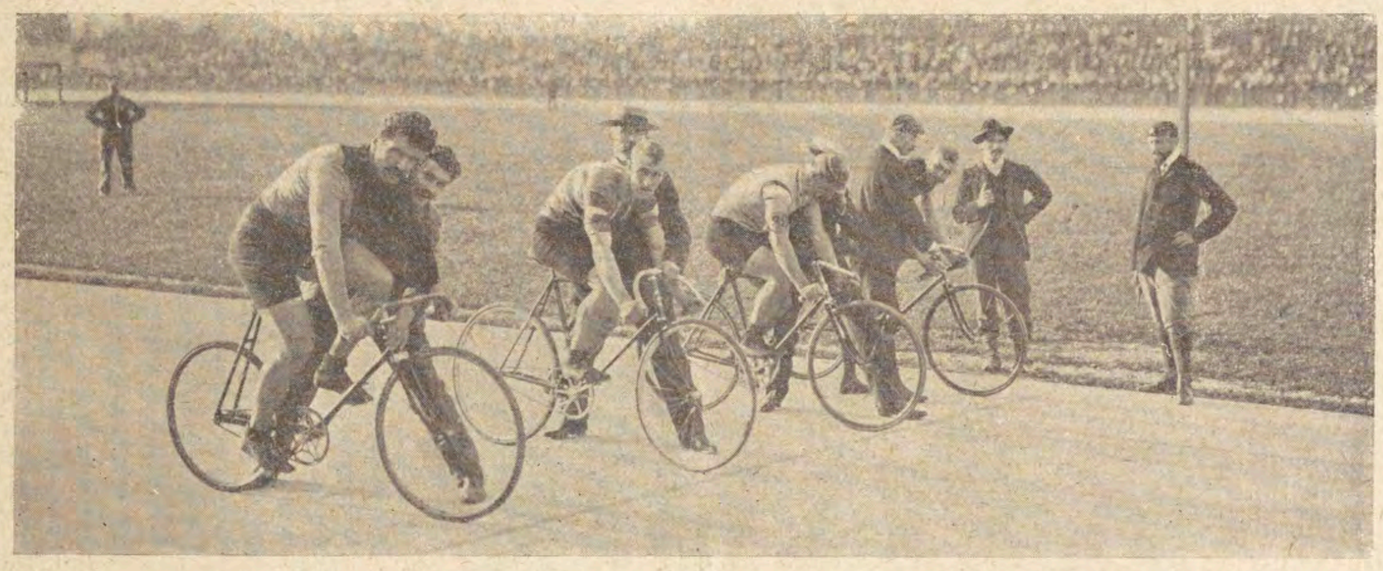
Notre belle épreuve classique a également donné lieu cette année à une révélation : celle du jeune coureur allemand Rutt qui, à la surprise générale, triompha dans sa série, de son célèbre compatriote W. Arend et qui, dans la dernière journée, le battit à nouveau pour la seconde place dans la finale du grand-prix, après avoir très facilement disposé de Jacquelin dans sa demi-finale. Rutt est le comingman que les sportsmen attendaient depuis longtemps avec des impatiences de « Sœur Anne » : inutile de dire qu'après ses belles courses et l'admirable défense qu'il opposa à Ellegaard on lui a fait une belle ovation.

Ellegaard, champion du monde, sur le seuil de sa cabine se laisse interviewer avec beaucoup de complaisance.

Green. Conelli. Arend.

Le prix de l'Espérance, Départ de la première demi-finale.

Tous les honneurs de la journée sont donc revenus aux étrangers : Jacquelin (on s'y attendait) a mal couru. Il est loin de sa forme de l'an passé. Il n'a d'ailleurs, disons-le, rien fait de ce qu'il fallait pour la retrouver. Ce n'est pas en villégiaturant à Pornichet qu'il pouvait espérer se mettre en condition pour gagner une épreuve de cette importance. Je me suis laissé dire au surplus que Jacquelin était blasé sur les lauriers de la piste et qu'il n'avait plus la foi. En tout cas, il n'est rien apparu, cette année — sauf une fois lors de son premier match avec Taylor — de cette belle volonté de vaincre qui l'amena si souvent au poteau de victoire, en dépit même d'une forme imparfaite.



Gascoyne. Conelli. Green. Ellegaard.

Le prix des Étrangers. Départ de la finale.

Mais revenons un peu sur ces trois journées qui ont toutes offert de jolies émotions sportives. On se souvient qu'à la suite des séries courues le 15 septembre les huit hommes, qui restaient qualifiés pour les demi-finales, s'appelaient : Ellegaard (danois), Jacquelin et Dangla (français), Rutt (allemand), Kudela (autrichien), Kaeser (suisse), Gascoyne (anglais), et Ferrari (italien). Il y avait eu trois éliminations sensationnelles : celles de W. Arend, battu par son compatriote Rutt ; de Momo, trahi par une crevaison de pneumatique, et de Van Born qui, énervé par les facéties de Gougoltz, avait renoncé à la lutte. Cette triple élimination nous a valu, le jeudi suivant, un prix de l'Espérance des plus intéressants. Ainsi qu'on s'y attendait, Arend, Momo et Van den Born se sont rencontrés dans la finale qui a donné lieu à une très belle fin de course et à un magnifique rush du crack allemand. Van den Born emballait, en effet, pendant le dernier quart de mille avec Momo dans sa roue, si bien qu'Arend était obligé de prendre tout le dernier virage à l'extérieur. Il n'en revenait pas moins dans la ligne droite sur les leaders, réglait d'abord Momo et parvenait à prendre de vitesse Van den Born dans les vingt derniers mètres. Cette course a donc qualifié Arend pour les demi-finales du grand prix ; elle a qualifié par surcroît Van den Born, qui a bénéficié d'une disposition du règlement, par laquelle en cas d'abstention d'un des « Huit » du premier jour le second du prix de l'Espérance est admis à le suppléer.

Le même jour que le prix de l'Espérance, s'est couru ce prix des Etrangers créé dans nos jours de splendeur, alors que nos hommes triomphaient sur toute la ligne dans les grandes épreuves, et maintenu aujourd'hui par pure courtoisie, car il semble bien que c'est par un prix National, par un prix de Consolation réservé aux coureurs français qu'il faudrait le remplacer.

Ellegaard y a triomphé avec une telle aisance et y a fait une telle impression qu'il a paru presque impossible dès lors que le grand-prix pût lui échapper.

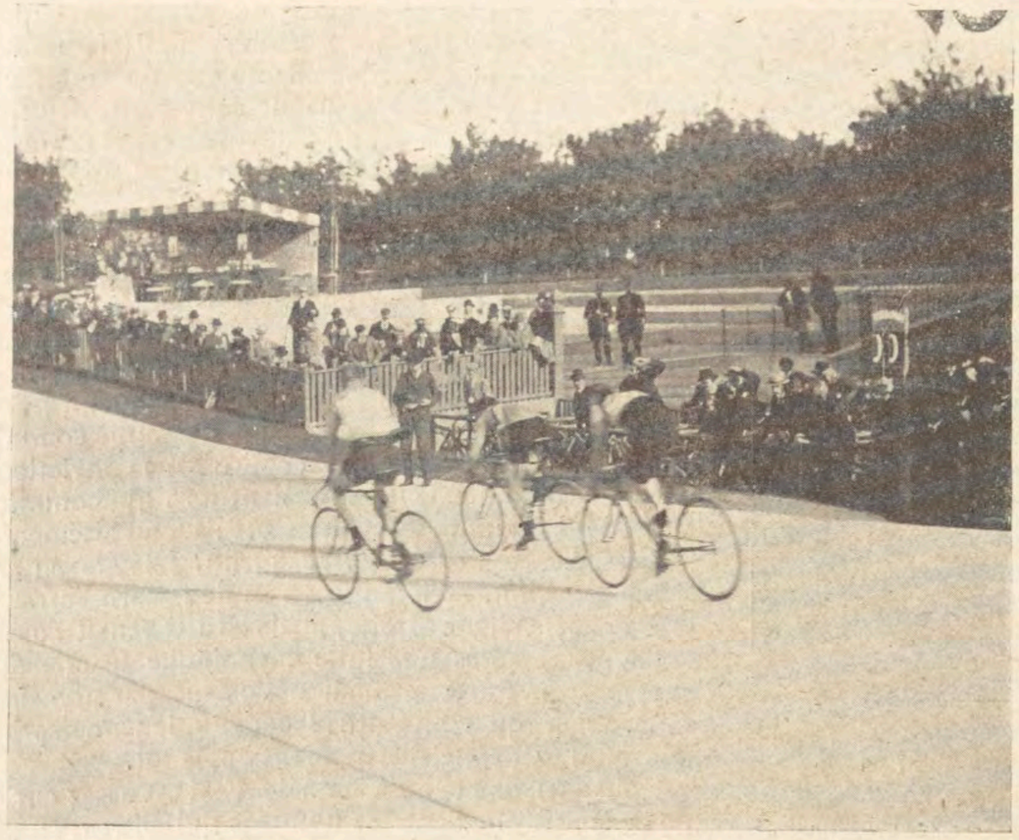
Sa victoire n'a pas été toutefois aussi aisée qu'on aurait pu le croire. Le champion du monde a trouvé dans Arend, et surtout dans Rutt, deux terribles adversaires. La demi-finale qu'a gagnée ce dernier a été avec la finale du grand-prix une des deux épreuves émouvantes de la journée. En effet ni Ellegaard, ni Arend n'ont été inquiétés par les adversaires qui leur étaient opposés. Kudela et Kœser ne pouvaient avoir aucune prétention contre le danois ; Ferrari et Gascoyne n'ont pas existé en face de Arend. En revanche Rutt avait à faire à forte partie : il lui fallait battre Jacquelin et Van den Born. J'ai dit plus haut ce qu'il fallait penser de Jacquelin : notre crack national ne s'est pas présenté dans une condition qui lui permît de vaincre, il a couru sans conviction et il a démarré mollement. Van den Born qui commit la faute de le craindre plus que Rutt l'a tenu aisément en respect. Au dernier virage, Jacquelin, relégué en troisième position, était battu. Van den Born entrait en tête dans la ligne droite, mais Rutt venait aussitôt l'attaquer et après une lutte magnifique le prenait de vitesse sur la fin et gagnait nettement par une demi-roue. Bien qu'il ait battu Jacquelin, le jeune sprinter allemand a été chaleureusement applaudi.

Nous arrivons enfin à la finale. Et il est assez curieux de constater que des trois hommes qui entrent en piste c'était Arend, le champion allemand qui avait la faveur du public. Suivant son habitude, le crack allemand a pris la tête au quart de mille et est parti à fond emmenant Ellegaard dans sa roue, tandis que Rutt restait en dernière position et ne se dégageait qu'au milieu du dernier virage. A l'entrée de la ligne droite, Ellegaard est venu attaquer Arend ; et peu à peu il l'a remonté, alors que de son côté Rutt, dans un très joli rush cherchait à venir à la hauteur du danois. A trente mètres du but, Ellegaard passait Arend, a bout de souffle, mais alors, il était encore forcé de tout donner pour résister à l'attaque désespérée de Rutt. Les trois hommes finissaient ainsi à une demi-roue les uns des autres au milieu des acclamations.

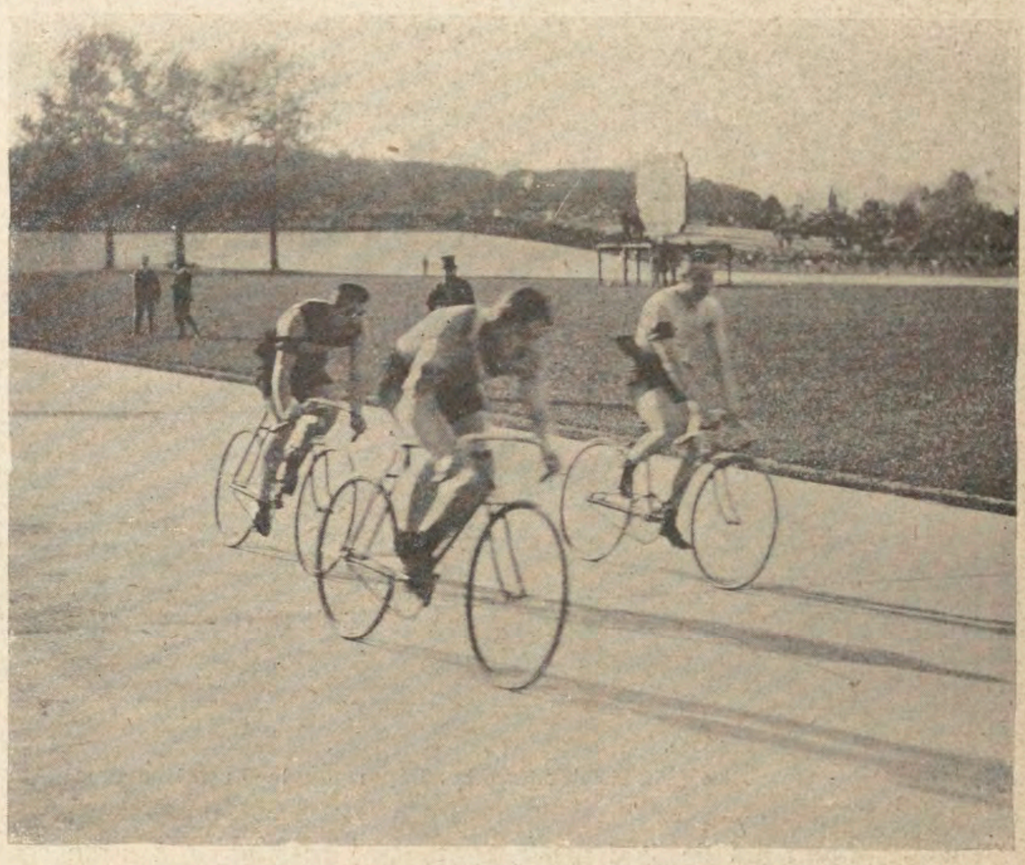
La victoire du crack danois a été sympathiquement accueillie par le public qui ne lui a pas marchandé ses applaudissements, lorsque, ceint de l'écharpe aux couleurs de la ville de Paris, qui lui avait été remise par M. Dausset, pré-

Van den Born. Momo. Arend.

Le prix de l'Espérance. Départ de la finale



Vue de dos.



Vue de face.

L'arrivée du prix de l'Espérance. (Finale.)

Dans un bel effort, W. Arend qui a dû prendre le dernier virage à l'extérieur revient sur Van den Born et Momo et les règle nettement par une demi-longueur.

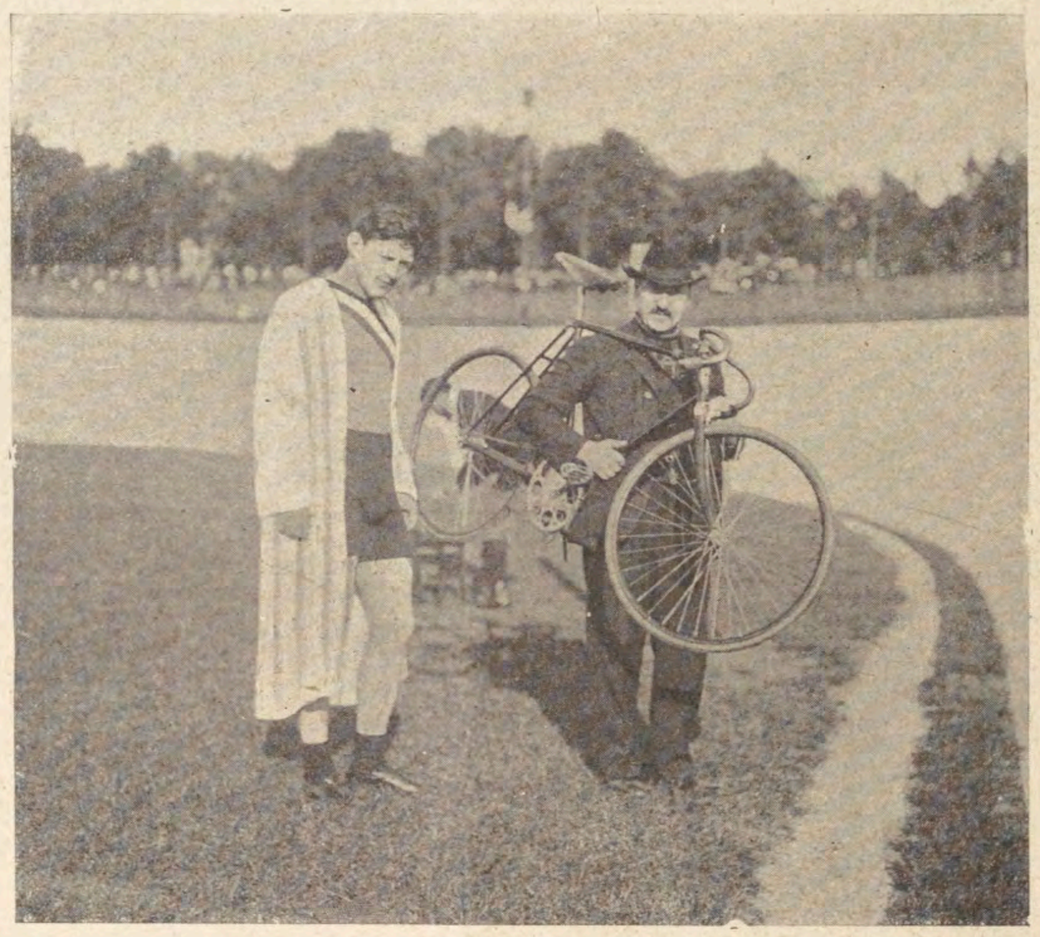
sident du Conseil municipal, il a fait le classique tour d'honneur.

Les autres épreuves ont naturellement pâli auprès de cette finale émouvante. Le grand-prix des amateurs est revenu au jeune Piard, qui a gagné par quinze longueurs, à la suite d'un échappage de Cayron que Legrain s'est épuisé à rejoindre. Piard a eu le bon esprit de se faire emmener par Legrain qu'il a ensuite passé comme il l'a voulu.

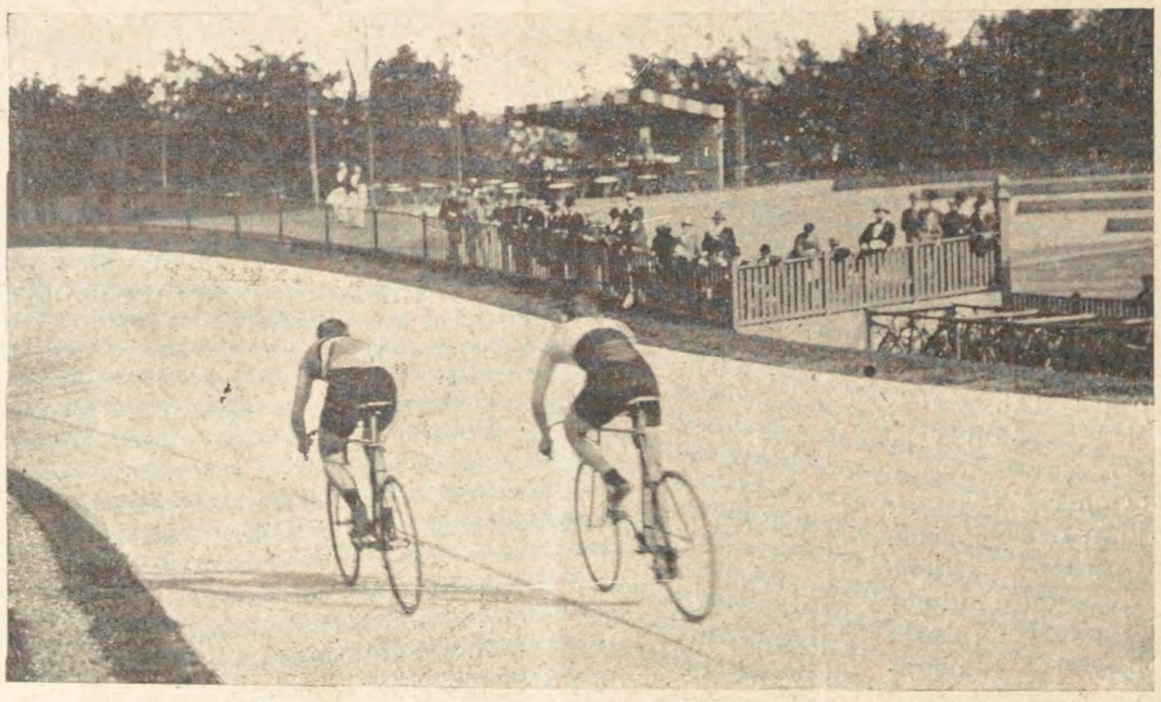
La course de l'Heure nous promettait une bonne lutte entre Baugé et Bouhours. Car il n'y avait guère à compter sur Tom Linton et sur Taylor, auxquels une excursion plutôt malheureuse en Amérique a enlevé toute forme. Malheureusement de nombreuses pannes survenues aux tandems ont passablement handicappé Baugé. Il n'en est pas moins certain que Bouhours a fait preuve d'une indiscutable supériorité. Il a couvert dans l'heure 60 kil. 600 mètres, dans d'assez mauvaises conditions. Prochainement Bouhours s'attaquera au record de l'heure, detenu par Robl avec 65 kil. 712, et, dans la forme où il est actuellement, je serais fort étonné s'il ne se l'appropriait pas.

... Il est assez amusant de noter les impressions des héros du grand-prix sur la course qu'ils ont fournie, Ellegaard, que j'ai interrogé, se montrait ravi de sa victoire. « Le grand-prix de Paris, m'a-t-il dit, c'est autant, c'est peut-être même plus que le Championnat du monde. En tout cas, cela rapporte davantage. J'estime que ma victoire est très régulière, car je suis actuellement au mieux de ma forme et la piste de Vincennes est excellente. Arend, que je craignais le plus, est parti de trop loin; dans ces conditions j'étais sûr de le prendre de vitesse dans la ligne d'arrivée. Mais ce qui m'étonne, c'est la course de Rutt que je ne m'attendais pas à voir si près de moi. Je ne me suis pas assez méfié de lui. Cela aurait pu me coûter cher. »

Quant à Rutt, inutile de dire que, quoique second, il est également enchanté. Hier inconnu, aujourd'hui passé au rang des premières pédales européennes, il se souviendra longtemps du grand-prix de Paris de 1901.



W. Arend et son manager.



W. Arend gagne sa demi-finale du prix de l'Espérance, battant très difficilement par une demi-roue Conelli, qui a fait une course magnifique.

Voici ce qu'il a répondu à notre confrère le *Vélo* qui l'interviewait : « La plus belle course de ma vie ! Il y a un an, lorsque j'étais encore amateur, je ne m'attendais pas à battre des hommes comme ceux que j'ai dominés à Paris. Arend et Ellegaard sont deux merveilleux athlètes. Mais je préfère le second. Au moins celui-là s'entraîne sérieusement. Ce n'est pas comme cet excellent Willy qui ne s'est jamais couché avant une heure du matin. Ce n'est pas sur lui que je prendrai modèle. »

Arend, en revanche, était un peu décontenancé. Vainqueur du grand-prix de la République en juin dernier, au Parc des Princes, et du grand-prix d'Allemagne, à Berlin, il y a quinze jours, il aurait bien désiré joindre à ces deux titres celui de gagnant du grand-prix de Paris. Il considère qu'il n'a pas eu de chance. Dans sa demi-finale, Gascoyne, en s'échappant l'a contraint à un effort qui l'a épuisé. « J'étais déjà fatigué, a-t-il dit, en me présentant au départ de la finale; et j'ai cru en emballant près d'un tour écœurer Ellegaard. Il n'en a rien été, et lorsqu'il est venu m'attaquer, je me suis trouvé à bout de souffle. Je l'avais emmené dans ma roue et il a pu finir plus vite que moi. J'en pleurerais volontiers. Cela ne m'empêche pas de le féliciter de sa victoire. Il a bien gagné. Je n'ai rien à dire. » Et Rutt, lui demandons-nous ? « Oh ! Rutt, fait en souriant Arend. Il a très bien couru. Il est très jeune. Il a l'avenir devant lui. »

L'opinion d'un grand vaincu, celle de Jacquelin était également intéressante à recueillir. Mais Jacquelin s'est contenté de sourire énigmatiquement. « On n'a pas toujours ses jambes de vingt ans » répétait-il à tous ceux qui l'interrogeaient et il faisait contre mauvaise fortune bon visage.

Une séance de massage. Van den Born avant la finale du prix de l'Espérance.

C'est à notre confrère Desgrange, directeur de l'*Auto-Vélo*, qu'il a confié les explications de son échec dans une lettre que ce journal a publié le lendemain et que nous reproduisons ici :

Paris, 22 septembre 1901.

Mon cher Desgrange,

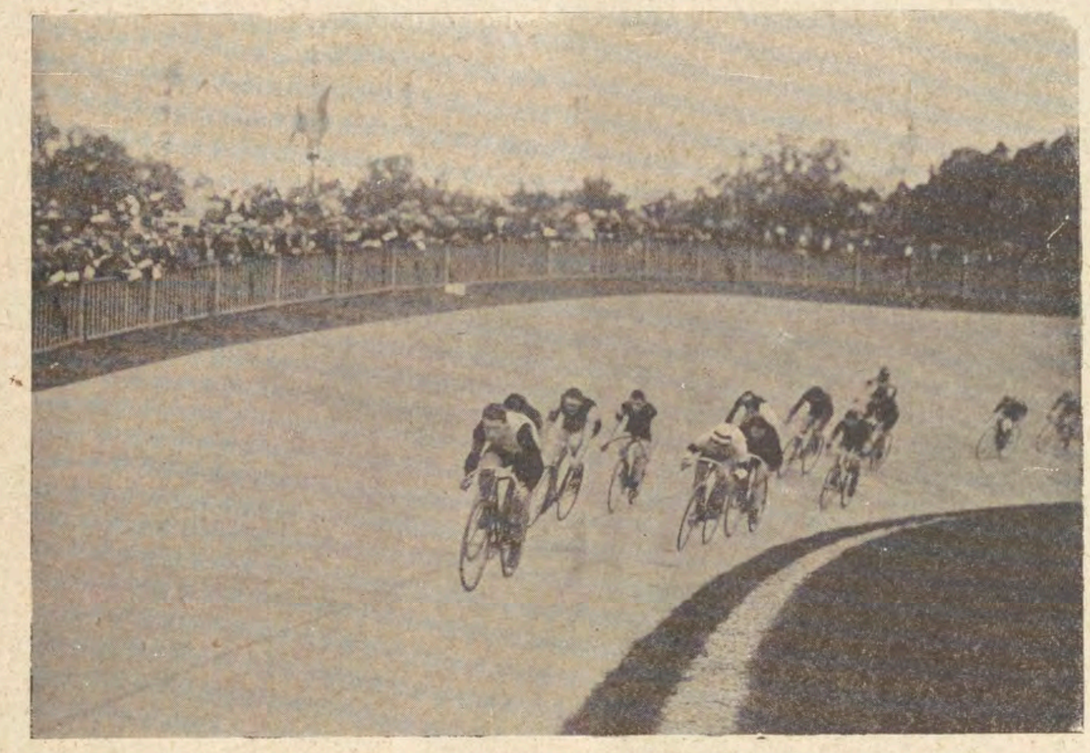
Hier, en quittant le Vélodrome, tout le monde me demandait pourquoi je n'avais pas gagné. J'aurais pu répondre tout simplement qu'on ne peut toujours gagner, et que ce n'est pas une raison parce que j'ai gagné le grand-prix en 1900 pour l'avoir encore en 1901. Et puis il faut bien le dire, on n'a pas toujours à 27 ans les jambes et les dispositions que l'on a à 18 ans. Or, pour le grand-prix, j'ai fait un travail très consciencieux et très sévère ; je me suis volontairement exilé de Paris et j'avais grande confiance.

Mais faut-il le dire ? les critiques et les observations m'affectent beaucoup. Voici quatre ans que j'entends dire que l'on fait les demi-finales pour moi et j'ai pu constater hier que l'on avait probablement voulu se rattraper, puisqu'au lieu de Kudela on m'avait mis Van den Born. De mes deux adversaires l'un avait battu Arend et l'autre l'avait sérieusement menacé jeudi. Je laisse au public le soin d'apprécier si ma demi-finale n'était pas la plus chargée de toutes.

Je me suis exagéré la difficulté de vaincre et, comme il arrive toujours en pareil cas, j'ai mal couru. A l'entrée du dernier virage, je me suis trouvé bêtement en troisième position et dans la ligne d'arrivée, quand j'ai voulu passer, je me suis trouvé enfermé entre Rutt et Van den Born.

J'en suis plus navré que personne, mais cela m'est déjà arrivé et je suis sorti de cas plus mauvais. J'espère bien me réhabiliter dimanche dans le grand-prix de l'U. V. F.

E. JACQUELIN.



La Course de primes. Un beau virage.

Jacquelin courra en effet dimanche le grand prix de l'U. V. F. Il se retrouvera avec les mêmes hommes qu'hier. Prendra-t-il sa revanche? Cela paraît au moins douteux. Cependant, avec Jacquelin, on peut s'attendre aux retours de forme les plus inopinés.

Il n'est peut-être pas sans intérêt de donner ici quelques détails rétrospectifs sur la seule grande épreuve classique du sport eycliste.

Le premier grand-prix s'est couru en 1894, au Vélodrome de l'Est, sur une piste de 333 mètres. Ce n'était en vérité qu'un embryon de grand-prix, et le vainqueur ne recevait que deux mille francs. Malgré un très mauvais temps, il y eut foule au pesage et aux gradins. On était encore à l'âge héroïque du cyclisme et Zimmerman venait d'éblouir les sportsmen par l'éclat de ses victoires. Banker, qui avait affirmé sa valeur en prenant chaque fois la second place derrière son grand compatriote, gagna facilement ce premier grand-prix. Il laissait derrière lui, dans la finale, Delansorne, 2e, Baras, 3e et Lucien Louvet, 4e. Parmi les battus illustres de la course, se trouvaient Edwards, Barden, Médinger, les frères Farman.

Le succès de ce premier grand-prix fut tel que le conseil municipal se décida à faire construire la première piste de Vincennes, qui mesurait 400 mètres au tour. C'est sur cette piste que furent courus les grands-prix de 1895 à 1899. Celui de 1895 fut sans doute, de tous le plus émouvant, car les sprinters français y révélèrent leur qualité. On peut dire que Morin et Bourrillon, s'y révélèrent en battant Banker, le grand vainqueur de la saison. Parmi les vaincus de ce second grand-prix figurèrent Protin et Jacquelin qui laissèrent Courbe d'Outrelon s'échapper dans une des demi-finales, Barden qui succomba derrière Banker, Verheyen, qui fut battu de peu par Morin, Maurice Farman, Lucien Louvet, Antony.

L'année de 1896 vit la rivalité de Jacquelin, qui venait d'étonner les sportsmen par ses victoires dans les matchs du brassard, et de Morin. Les deux hommes se rencontrèrent dans la finale du grand-prix avec Jaap Eden, alors dans une forme remarquable et qui avait battu Bourillon dans une demi-finale. La course se réduisit à un déboulé de 100 mètres dans lequel Morin prit Jacquelin de vitesse et le battit par 10 centimètres. Jaap Eden finissait à une longueur.

En 1897, il n'y eut que des français dans la finale. Bourrillon, après une série de victoires étourdissantes sur les pistes européennes, était parti grand favori. Il passa en réalité premier le poteau de victoire, mais au dernier virage, il avait manifestement coupé Nossam le comingman de la saison et gêné Morin dans son effort. Après une longue discussion, les commissaires des courses, devant son refus de recourir, le déclassèrent. Et ce fut Morin qui bénéficia de la première place, tandis que Bourillon se trouvait relégué au troisième rang.

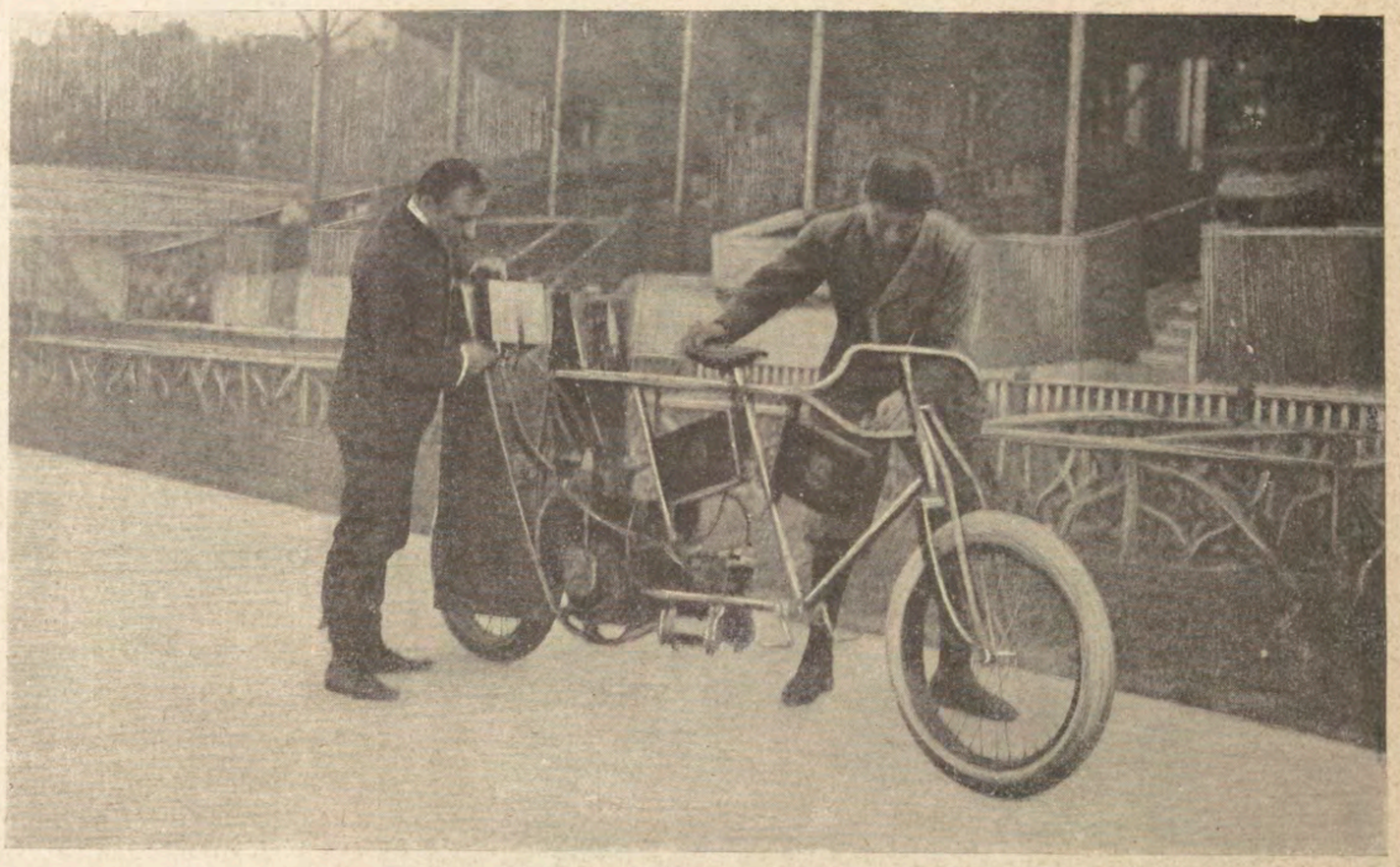
Cette année 1897 vit également les débuts des coureurs italiens sur nos pistes : Momo, Pasini, Tommaselli, Singrossi, y figuraient honorablement. Quant à Jacquelin, alors au régiment et autorisé à prendre part à la course il s'était qualifié pour les demi-finales en gagnant le prix de l'Espérance, après un superbe effort. Mais il succombait derrière Nossam, dans une demi-finale.

L'année suivante (1898) marqua l'apogée de la forme de Bourrillon. Toute une série de victoires, remportées dans un style à la Zimmerman, le désignaient comme le vainqueur certain du grand-prix. Il le gagna avec une aisance plus réelle qu'apparente, triomphant dans la finale de Meyers, dont la haute qualité devait s'affirmer deux ans plus tard et de Broca, qui, par contre, désillusionna par la suite tous ceux qui, après cette performance, crurent voir en lui l'étoffé d'un crack. Le lot des vaincus de cette année était particulièrement

Après la course de primes. Le banc des surmenés.

Ils sont là, époumonnés, affalés, éreintés, tous les recordmen de la prime au poteau : Bourotte, Cornet, Gougoltz, Brécy, Didier-Nauts, etc

A l'entraînement. Baugé surveille l'allure de ses tandems.



L'essai d'un tandem à pétrole.

ment et dont ce fut la dernière apparition en piste la finale. Celle-ci réunit au poteau de départ : Tommaselli, alors dans une forme splendide, Meyers et Momo qui finirent dans cet ordre, à la grande surprise du public, peu habitué à la défaite des coureurs français.

Faut-il enfin revenir sur le grand-prix de 1900 qui fut en quelque sorte le signal de la résurrection de Jacquelin et le début pour le crack national d'une étourdissante série de victoires. On a encore présente à la mémoire la façon dont Jacquelin, repêché dans le prix de l'Espérance, battit Momo et Tommaselli dans cette finale de grand-prix. Après la déroute de 1899, la victoire de remarquable : Morin, Nossam, Jacquelin, Deschamps, Grogna, Momo, Tommaselli y figuraient en effet.

L'année 1899 fut marquée par l'éclipse totale des cracks français. Bourrillon, Jacquelin, Morin, alors au régime firent éliminer avant

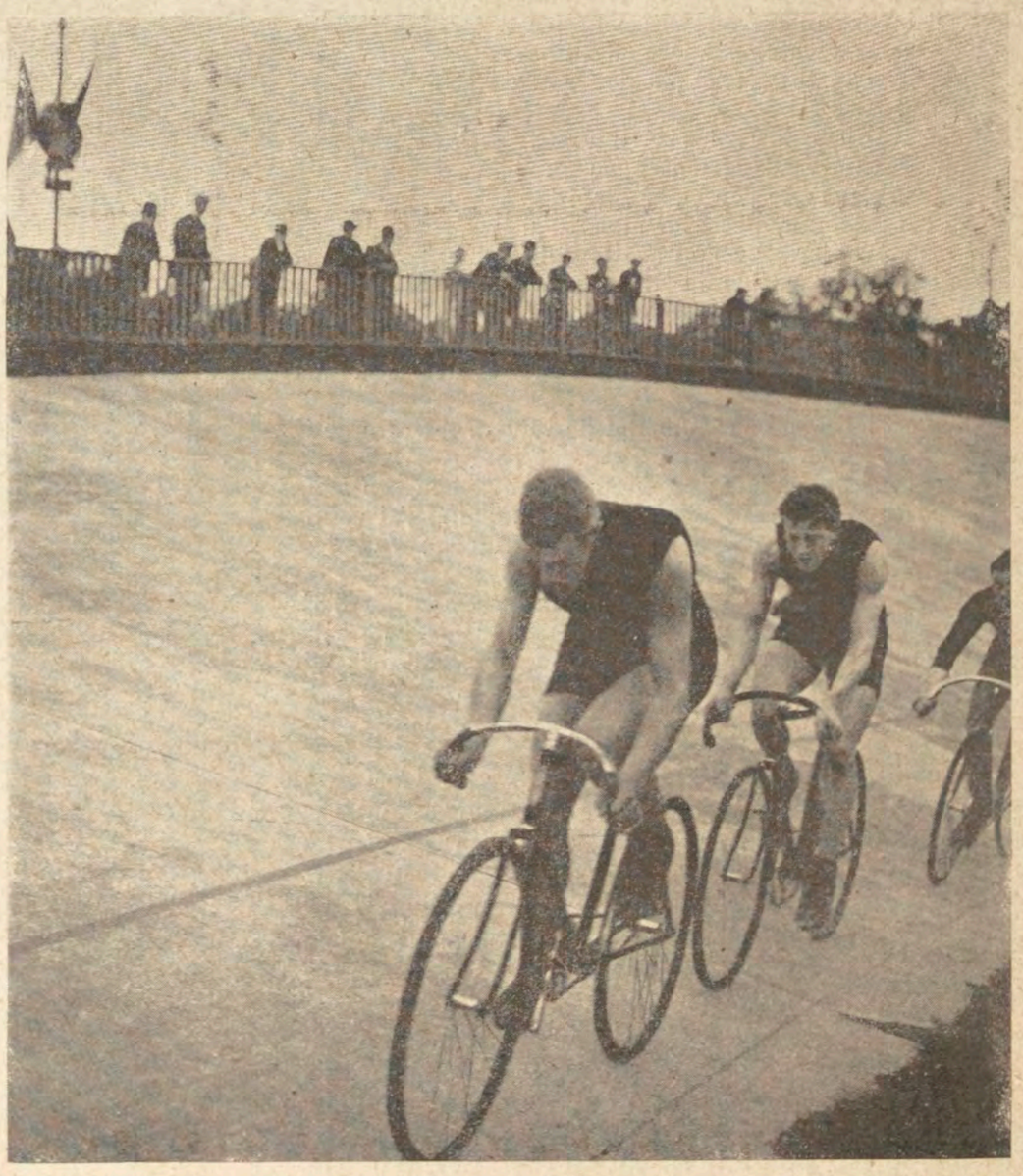
Jacquelin en 1900 suscita le plus vif enthousiasme parmi les sportsmen. Aurons-nous en 1902 une surprise analogue, après l'échec que vient d'infliger à nos coureurs le trio étranger d'Ellegaard, Rutt et Arend?

Il est certain que nous ne pouvons plus compter que par intermittences sur Jacquelin, dont les muscles n'ont plus la souplesse d'antan et dont la forme sera toujours aléatoire. Et derrière lui, actuellement, il n'y a personne. On dirait que la race des sprinters en France après la brillante floraison de 1895 est épuisée. Tous les « nouveaux » qui en ces dernières années montrèrent quelque valeur sont des étrangers. Le nombre de nos coureurs, d'ailleurs, diminue, le métier étant moins lucratif qu'à l'époque où les maisons de cycles payèrent à leur solde des coureurs.

Je doute fort que tous les remèdes que l'on met en avant pour remédier à cette pénurie de coureurs ne soient guère efficaces. Il faudrait multiplier les réunions de courses, encourager les jeunes par la création de prix spéciaux. C'est du moins ce que propose le directeur du vélodrome du Parc des Princes. Or jamais il n'a donné moins de réunions de courses que cette année. Nous ne prenons pas en vérité le chemin de créer des successeurs aux Morin, aux Bourrillon et aux Jacquelin.

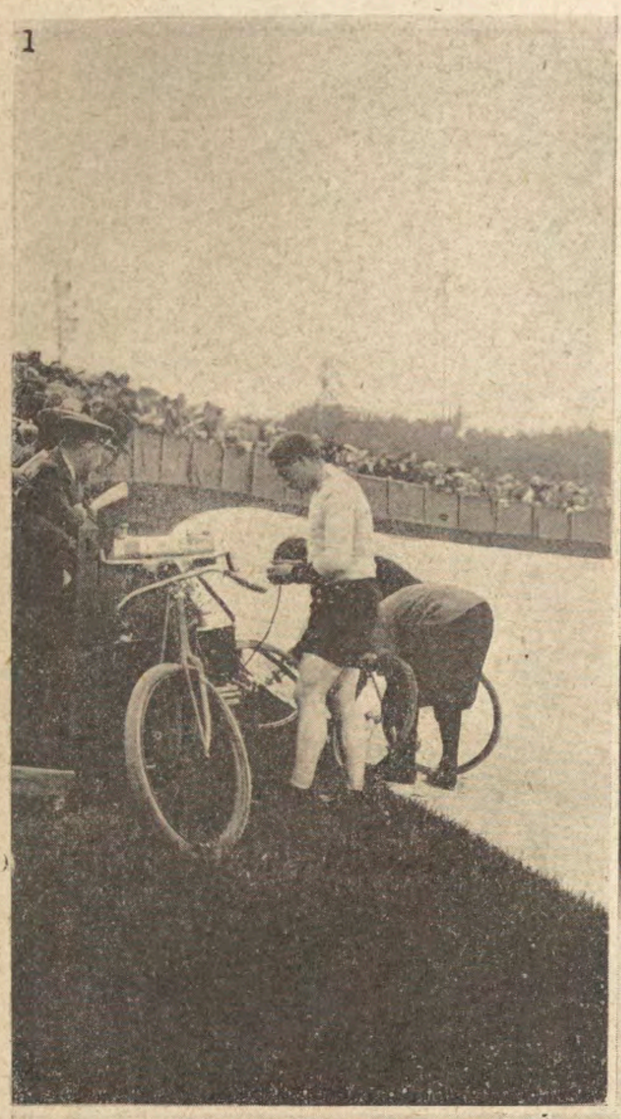
SAINT-MARS.

Au quartier des coureurs. Ellegaard tâte le pneumatique de la machine de Van den Born.



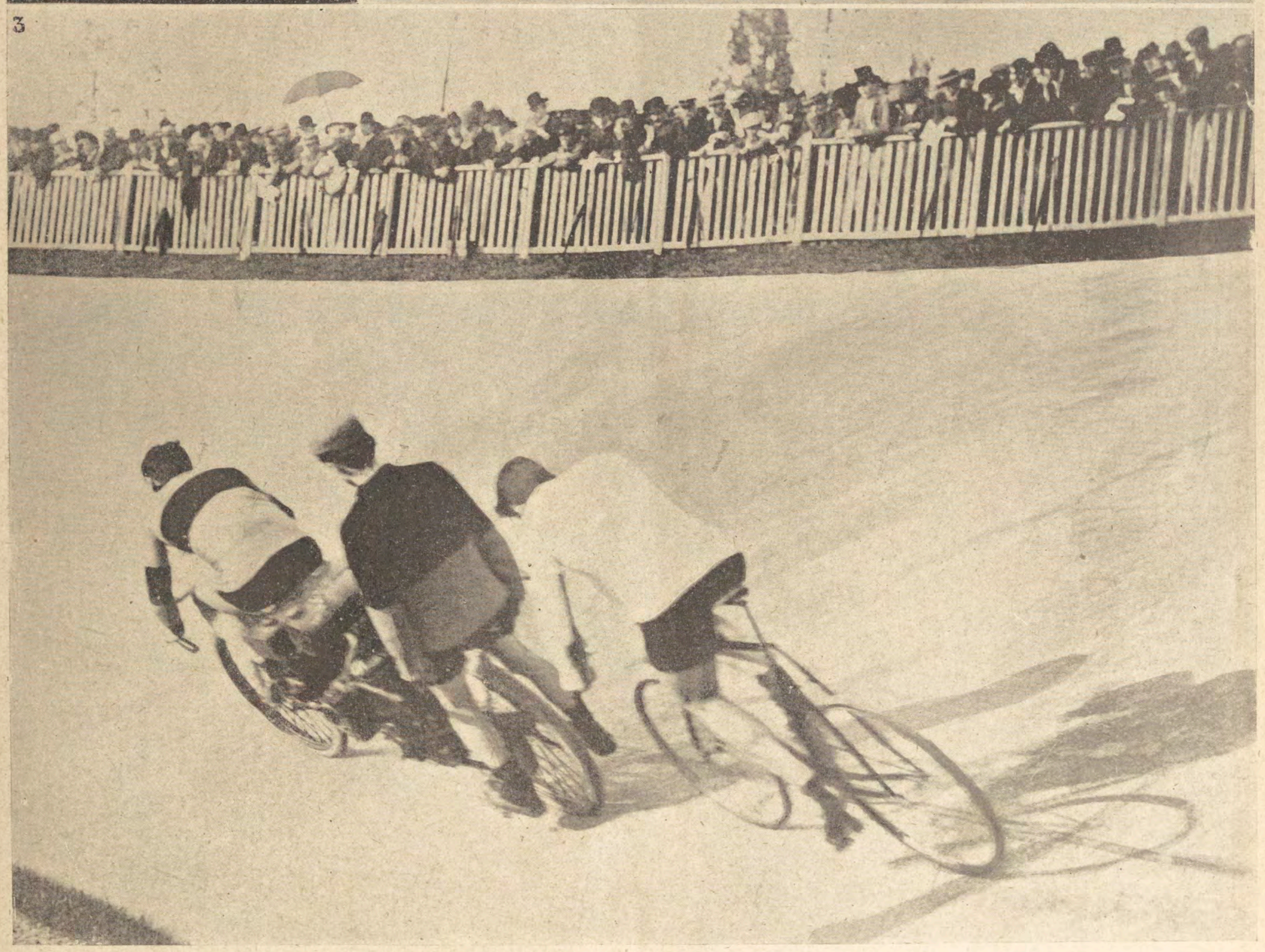
Une séance d'entrainement. Dans le virage.

1



2

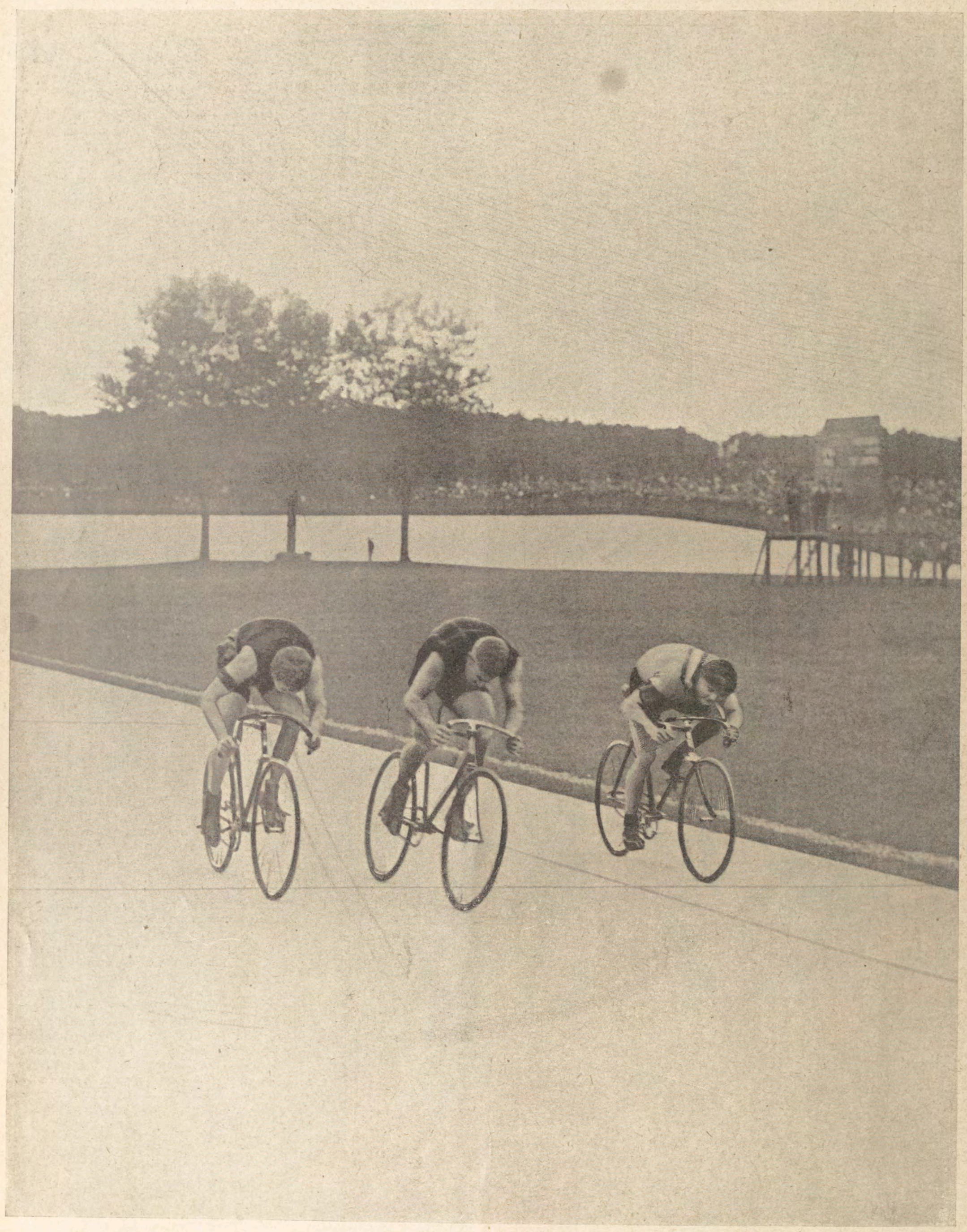
3



(Phot. Paul Doyé.)

LA COURSE DE L'HEURE

1. Au virage. Dernier coup d'œil sur le tandem. — 2. Les entraîneurs de Bouhours attendant le moment de se mettre en selle.
3. Bouhours derrière ses entraîneurs. Un virage à 60 à l'heure.

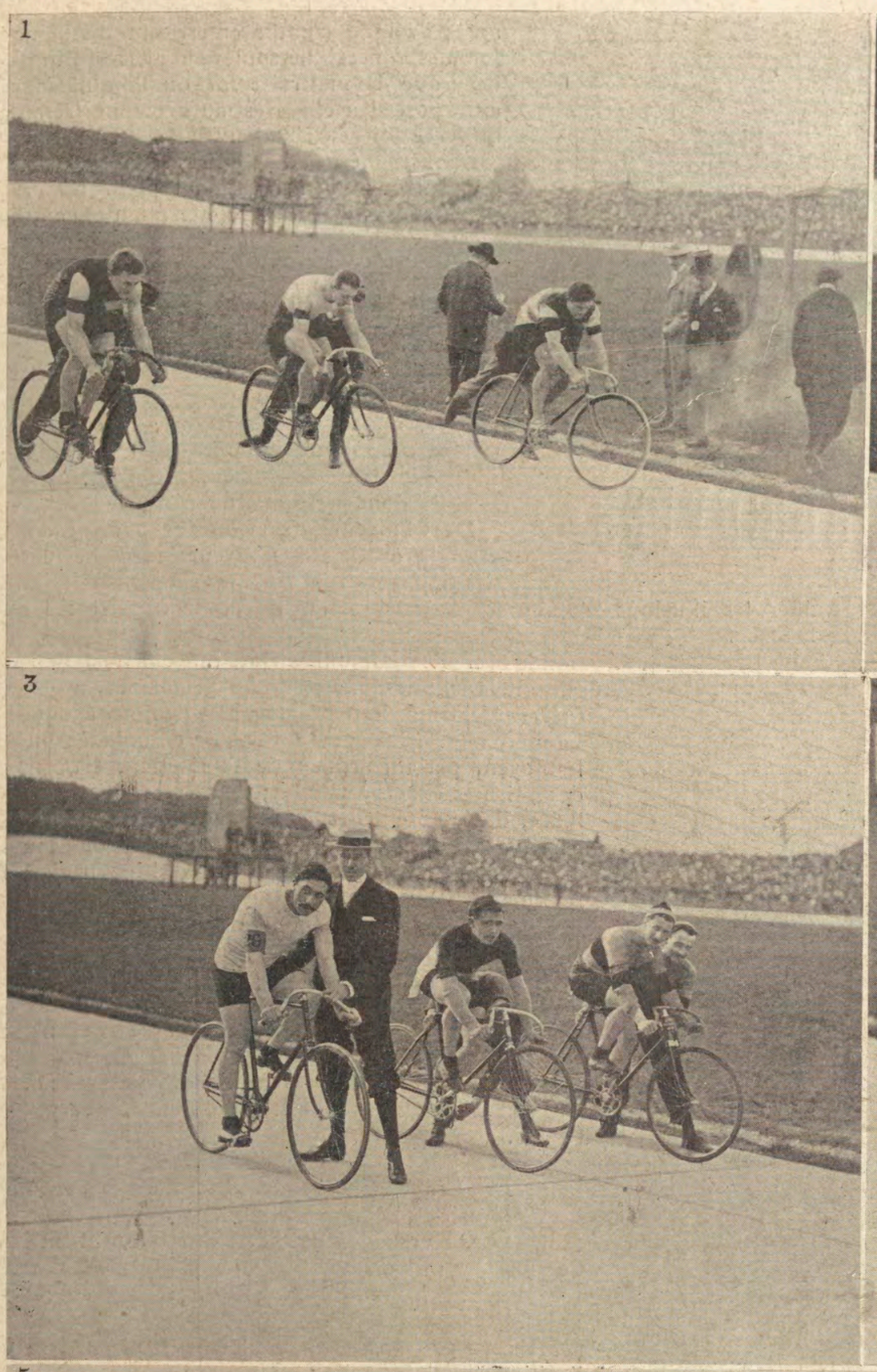


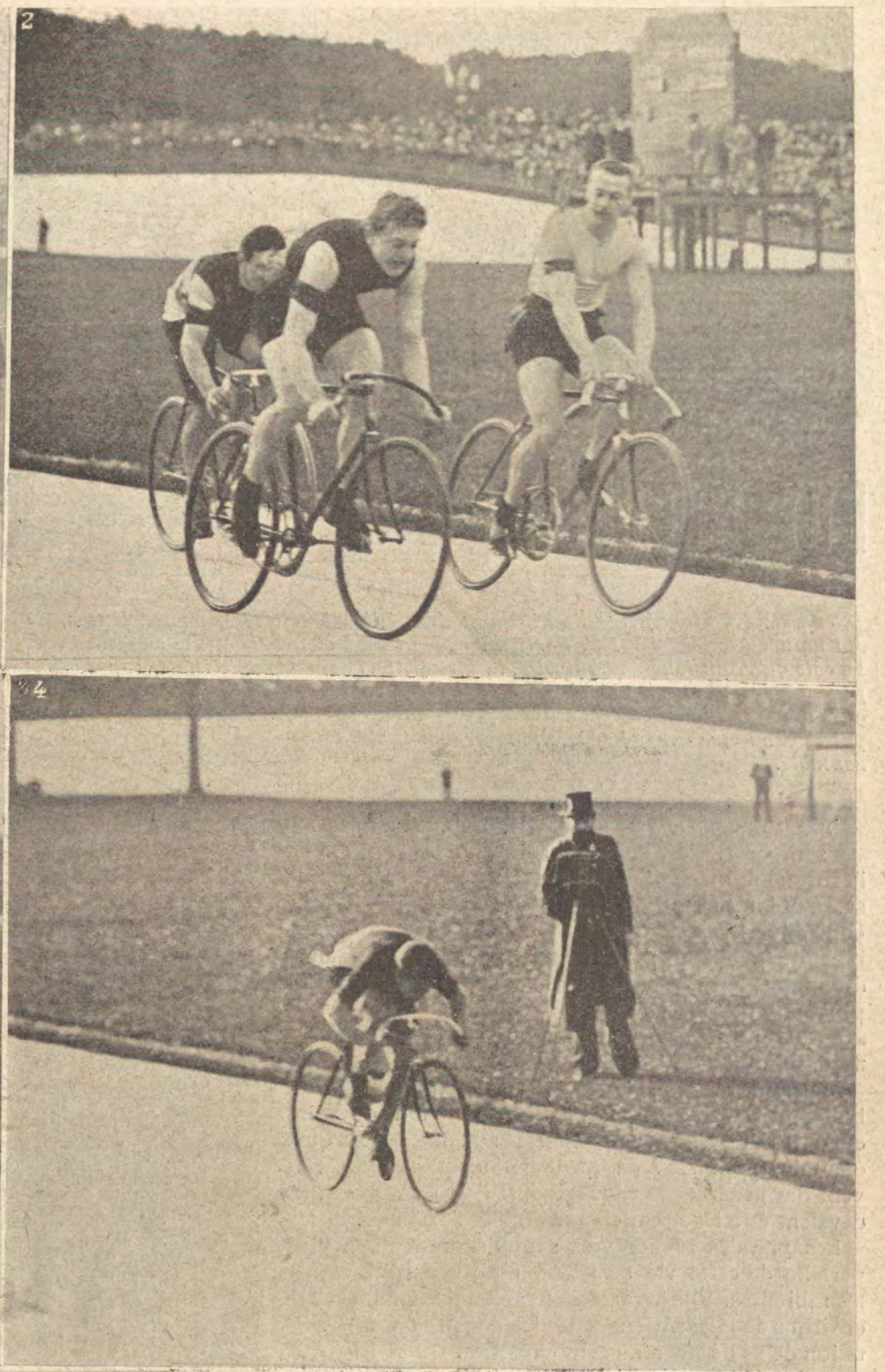
Rutt. Ellegaard. W. Arend.

(Phot. Paul Doyé.)

LE GRAND-PRIX CYCLISTE. — L'ARRIVÉE

Ellegaard, 1er. Rutt, 2e, à un quart de roue. W. Arend, 3e, à une demi-roue.

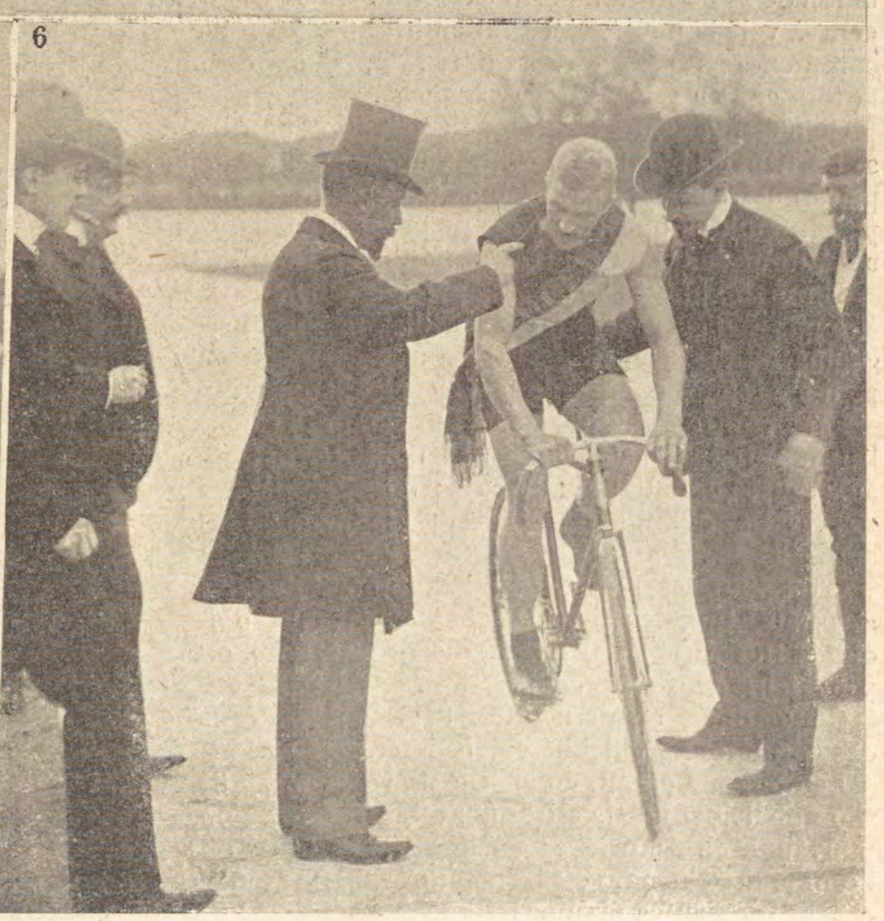

1


2

3

4

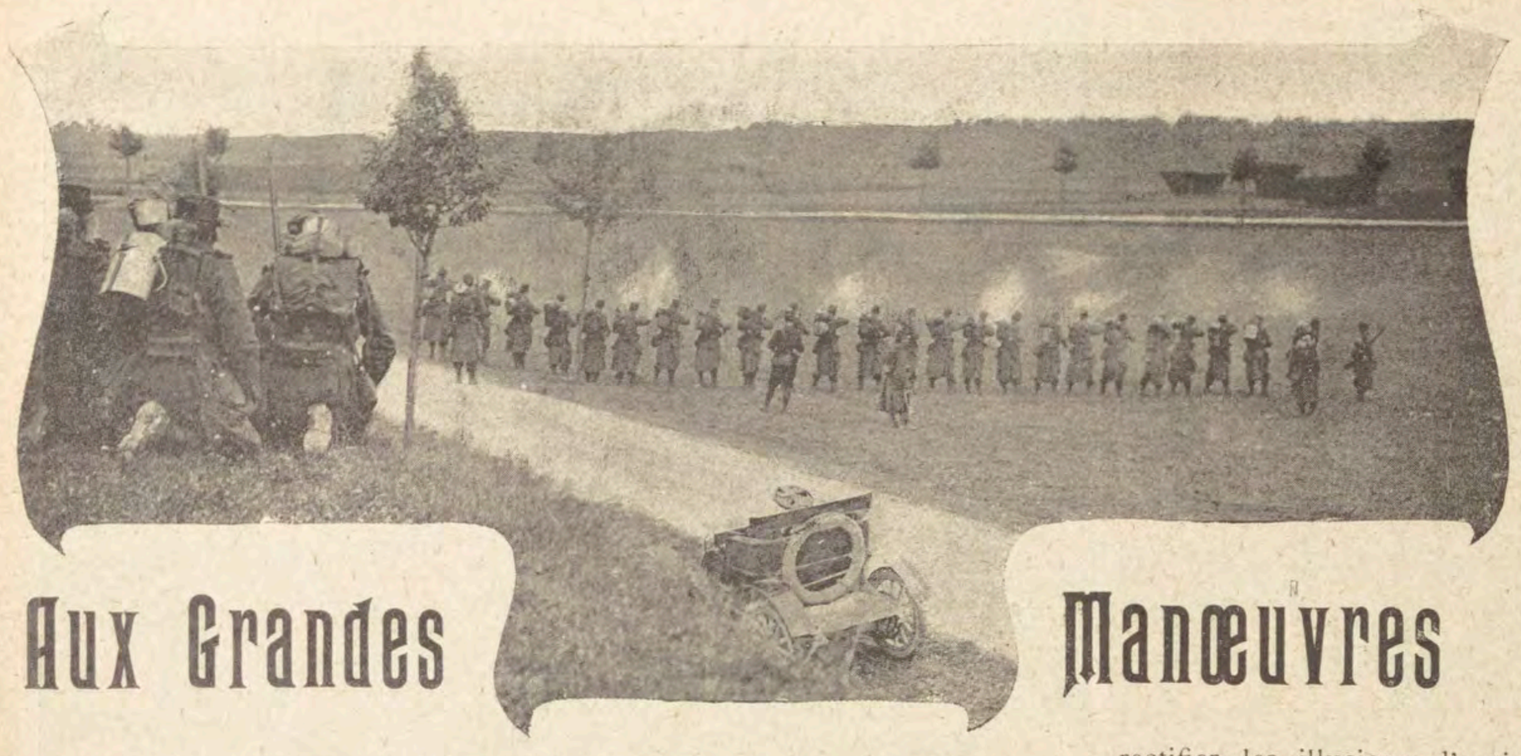
5


6

(Phot. Paul Doyé.)

LE GRAND-PRIX CYCLISTE

1. La troisième demi-finale. Le départ (Rutt, Van den Born, Jacquelin). Le pistolet du départ n'a pas raté. On en juge par la fumée qui enveloppe le starter. — 2. La troisième demi finale. L'arrivée. Après une très jolie lutte, Rutt prend Van den Born de vitesse sur la fin et gagne par une demi roue. Jacquelin a médiocrement couru. — 3. Le grand-prix amateurs. Le départ. (Cayron, Piard, Legrain). — 4. Le grand-prix amateurs. L'arrivée. Piard gagne tout seul par quinze longueurs. — 5. Le grand-prix. Départ de la finale. (Arend, Rutt, Ellegaard). — 6. Après la victoire, ceint de l'écharpe municipale que vient de lui remettre M. Dausset, Ellegaard se prépare à faire le tour d'honneur et à recueillir les acclamations du public.



Aux Grandes Manœuvres

Les grandes manœuvres de l'Est ont donné lieu à une série d'expériences, de nature à intéresser tout particulièrement les lecteurs de la Vie au Grand Air. *Le rôle qu'y ont joué l'automobile, la bicyclette, l'aérostation, la télégraphie sans fil y a été en effet considérable, ainsi qu'on en pourra juger par le curieux article que nous publions et les pittoresques photographies, prises par notre envoyé spécial, malgré un temps épouvantable.*

○ ○ ○

S'IL est une profession où la vie au grand air semble s'imposer, c'est bien la profession des armes. Et l'expression même d' « aller *en campagne* » indique assez qu'on ne se bat pas entre les quatre murs d'une cour de caserne, et encore moins entre ceux d'un cabinet de travail. L'accroissement des effectifs faisant du maniement des armées une question de plus en plus spéculative. On en était arrivé un moment à accorder une part prépondérante à l'enseignement théorique aux dépens de l'enseignement pratique.

Mais, une réaction se produit depuis quelques années. L'engouement très légitime de la nation pour les exercices physiques a rappelé aux militaires que, étant les premiers à en profiter, puisqu'ils leurs doivent des générations plus vigoureuses de soldats, ils devaient être les premiers à en donner l'exemple.

Les grandes manœuvres sont l'expression la plus parfaite de cette vie au grand air que doivent mener les militaires. Elle les arrachent aux sites familiers des environs de la garnison. Elles les soustraient à la tentation de se dérober aux intempéries. Elles les obligent à voir la nature, à entrer en intimité avec elle, à comprendre les ressources du terrain, à en deviner la forme, à en saisir le secret langage.

Ce n'est, d'ailleurs pas, à cette éducation de l'œil que se bornent les bienfaits des grandes manœuvres. La petite guerre permet d'expérimenter ces belles et multiples inventions que le progrès de la science fait foisonner autour de nous et qui révolutionnent l'art militaire.

Chose singulière ! Les seuls appareils qui ne puissent être mis à l'épreuve en ces batailles périodiques de l'automne, ce sont les engins de destruction exclusivement destinés à l'œuvre de la guerre. On ne peut s'y rendre compte de la valeur balistique du canon ou du fusil.

Par contre, on constate aux grandes manœuvres la résistance que l'affût, produit de la carrosserie militaire, oppose aux causes de fatigue et d'usure ; on y soumet à des essais définitifs les outils de pionniers ou les appareils de pointage.

C'est pour les bicyclettes, les automobiles, les aérostats, une occasion excellente, presque unique et très probante, de montrer quel fond on peut faire sur leur coopération.

Cette année, en particulier, l'essai se fait dans des conditions particulièrement intéressantes.

Le cyclisme paraît, en effet, à la veille de sortir triomphalement de la crise qu'il a traversée et qu'on pouvait croire mortelle : ce succès, il le doit à un homme dont le nom est bien connu dans le monde des sports : au capitaine Gérard.

L'idée originale du capitaine Gérard (et, plus qu'originale, profondément juste, croyons-nous), c'est d'avoir voulu employer les cyclistes en troupe, pour les faire participer au combat, en particulier comme soutien de la cavalerie.

Eh bien, si la question cycliste est arrivée au point où elle en est chez nous, si aujourd'hui, après avoir été comme enterrée pendant cinq longues années, elle soulève la pierre du tombeau que la mauvaise foi ou l'indifférence avait posée sur elle, c'est au capitaine Gérard qu'on le doit, et à nul autre.

Dans les mérites du capitaine Gérard, le titre d'inventeur figure au second plan. La caractéristique de la bicyclette pliante, ce qui fait sa valeur, aux yeux des connaisseurs, c'est qu'elle est une heureuse solution technique d'un problème tactique extrêmement important et que, déjà, il y avait quelque mérite à le poser.

Et, s'il faut prouver que c'est de cette façon qu'il convient d'envisager la bicyclette pliante, nous rappelerons que le capitaine Gérard a appliqué sa curiosité et son ingéniosité à d'autres problèmes du champ de bataille dont personne ne niera la gravité.

Il est l'inventeur du bouclier portatif d'infanterie et de la nouvelle médaille télémétrique et topographique permettant de rectifier les illusions d'optique qui faussent l'appréciation à l'œil nu de la distance.

Faut-il ajouter que le monde cycliste, où il jouit déjà d'une considération si méritée, va peut-être lui devoir la solution inespérée du problème du *pneu increvable*, cette pierre philosophale de notre époque ? Le mérite de son télémètre vient de ce qu'il a trouvé le moyen, par un artifice de fabrication, d'obtenir des prismes exacts à vil prix ; de même, s'il a repris l'idée, déjà émise avant lui, sans qu'il s'en doutât, de garantir la chambre à air par une bande de caoutchouc comprimé qui, lorsqu'il se produit des trous, les referme par l'effet même de cette compression, s'il a, dis-je, repris cette idée abandonnée, c'est parce que le procédé qu'il emploie, à la fois très original, très simple, très personnel, n'enlève au roulement rien de sa douceur, au remontage de la roue rien de sa simplicité, tout en donnant, sans grandes dépenses, une efficacité considérable.

Le capitaine Gérard à cheval.

Il méritait donc, à tous les titres, que la *Vie au Grand Air* suivît de près les évolutions de sa petite troupe.

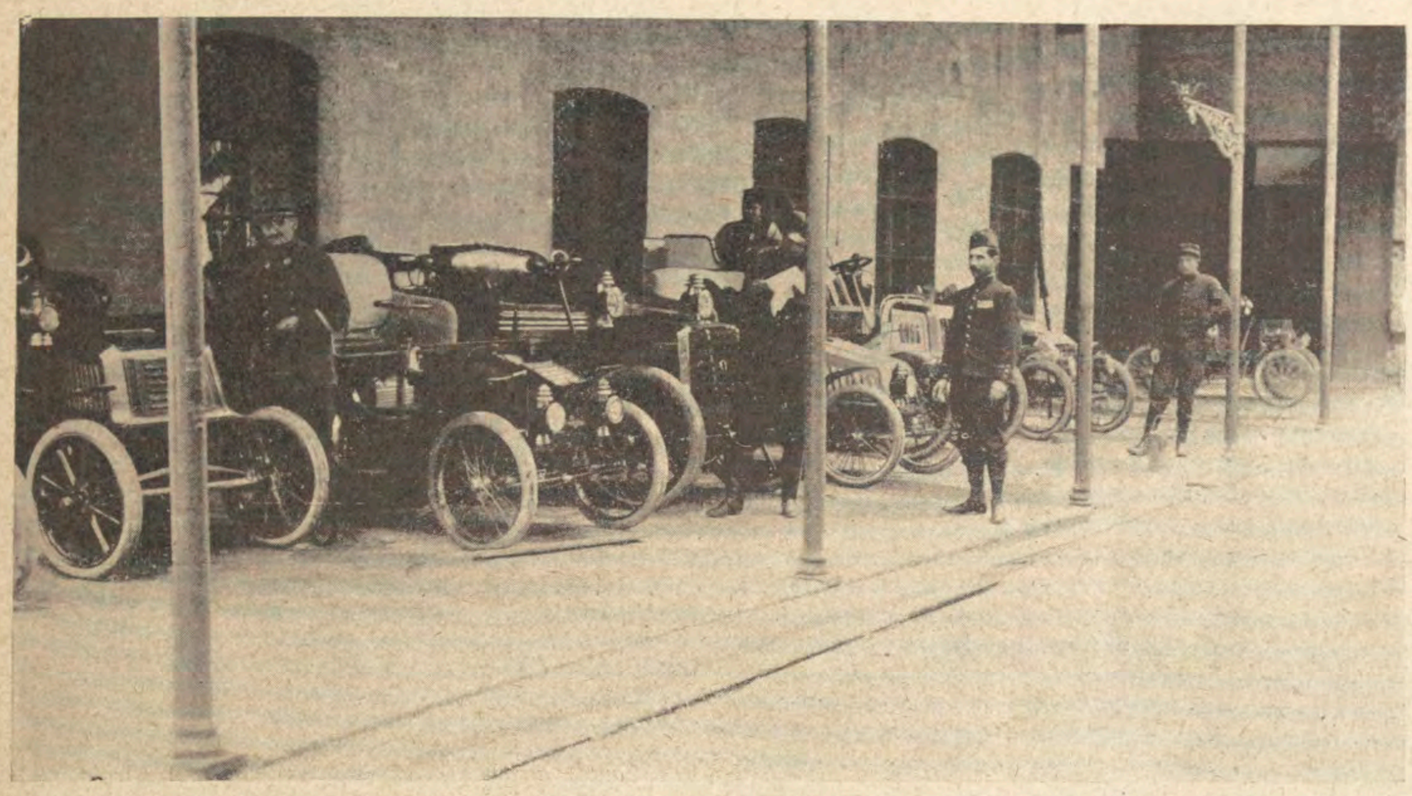
Celle-ci, pour son coup d'essai, a fait un coup de maître. Au début de la première bataille, elle a renouvelé l'exploit de Léonidas aux Thermopyles, en arrêtant, avec ses 140 hommes, une division tout entière de plusieurs milliers d'hommes, exploit qu'elle devait recommencer à deux jours de là, au village de Renneval.

Mais, ne pouvant tout raconter, je me bornerai à l'affaire du 10 septembre.

La division ennemie avait à traverser le long village de La Bouteille, près de Vervins. On sait que chaque colonne est précédée, à une distance variable (un kilomètre, ou deux, en général), par une avant-garde qui s'assure que la route est libre. L'avant-garde de la troupe en question, composée du 16e bataillon de chasseurs, entra dans La Bouteille, n'y vit rien de suspect, jugea même inutile de garder le village et en sortit. A ce moment-là, le gros de la colonne n'avait pas encore atteint l'entrée (le goulot, si vous préférez !) de La Bouteille.

C'était la même situation que dans le célèbre tableau du *Passage de la mer Rouge* dont a parlé Murger. Ce tableau, vous vous le rappelez, ne représentait

Départ en automobile pour les manœuvres.



Le parc des automobiles de l'Etat-Major installé dans une école de Rethel.

rien, parce qu'il n'y avait rien : la mer s'était retirée, les Égyptiens avaient passé, les Hébreux n'étaient pas encore arrivés. Pareillement il y eut un instant où La Bouteille resta vide.

Les cyclistes en profitèrent; ils s'y glissèrent silencieusement, sans qu'aucun indice décelât leur présence, ils s'y retranchèrent, ils s'y barricadèrent et s'y fortifièrent si solidement que les arbitres jugèrent que, malgré son écrasante supériorité numérique, la division ennemie était dans l'impossibilité absolue d'avancer.

La faculté qu'ont les vélocipèdes d'arriver en tapinois a fourni le 12 un autre succès à la compagnie Gérard. Chargée d'aller reconnaître si le village de Vigneux était occupé, elle apprit par ses éclaireurs qu'un régiment ennemi s'y trouvait rassemblé sur la place centrale. Il s'y croyait tellement en sécurité qu'il avait formé les faisceaux et avait négligé de mettre des sentinelles pour garder les issues. Que fait alors la petite troupe de cyclistes? Elle se fractionne en petits paquets dont chacun se faufile par des ruelles jusqu'aux rues qui convergent sur la place. Puis, ayant complètement entouré celle-ci, ils ouvrent simultanément sur leurs adversaires épouvantés des feux rapides qui, dans la réalité, eussent produit la panique la plus complète. C'est à la suite de ce coup de maître, analogue à ceux qu'on lit dans l'histoire de nos guerres d'Afrique, qu'eut lieu l'affaire de Renneval, dont j'ai parlé et sur laquelle je ne reviendrai pas, préférant dire un mot de la rencontre de cavalerie du *vendredi treize*. Pour les gens qui craignent le vendredi treize, j'ajoute que le combat eut lieu à Perthes et que de nombreuses victimes restèrent sur le terrain. Il ne se produisit aucun accident mortel, mais il y eut beaucoup de fractures graves.

Le vendredi treize, à Perthes, les cyclistes eurent à jouer un rôle parfaitement approprié à leurs aptitudes et la machine pliante montra de quoi elle était capable.

Les deux corps de cavalerie étaient séparés par le chemin de fer de Reims à Rethel, et cette ligne, tantôt en déblai, tantôt en remblai, forme barrière infranchissable. Car les passages à niveau ne permettent pas l'écoulement des forces aussi considérables que celles qui se trouvaient en présence : il n'y avait pas, en effet, de part et d'autre, moins de six régiments de cuirassiers, huit de de dragons, quatre de hussards, quatre de chasseurs, et quatre groupes de batteries à cheval. Excusez du peu.

Il n'y aurait donc pas eu possibilité pour les deux corps de se joindre, si, par bonheur, la voie ferrée ne passait en tunnel sur une longueur d'environ 900 mètres. C'était donc l'ouverture dont il fallait s'emparer pour être maître de déboucher sur l'ennemi ou pour ressortir par là si on se trouvait dans une mauvaise situation. La possession de cette porte (porte d'entrée, si on voulait attaquer, porte de sortie, si on voulait se dérober à l'attaque de l'adversaire), constituait donc un avantage considérable pour celui qui arriverait à s'en emparer le premier.

Mais ce n'est pas à la cavalerie qu'on peut confier une mission de ce genre, contraire à ses facultés : on ne saurait l'attribuer qu'à de l'infanterie, à cette sorte spéciale d'infanterie montée que la bicyclette met en état d'accompagner les troupes à cheval.

Le capitaine Gérard fut donc envoyé en avant avec ordre d'occuper cette barrière, par laquelle on pouvait accéder sur le champ de bataille. Et, comme il était bon d'y élever quelques ouvrages de fortification passagère pour en abriter les défenseurs et pour empêcher qu'elle ne fût forcée, on songea à adjoindre à la compagnie cycliste de Sedan une section de sapeurs-cyclistes du génie. Malheureusement ceux-ci n'ont pas de machines pliantes, ce qui les condamne à suivre presque exclusivement les routes, et, comme il y avait à peu près deux lieues à parcourir à travers champs pour arriver à destination, on dut se passer du concours des pionniers. Les cyclistes Gérard coopérèrent seuls à l'action, dont ils assurèrent le succès.

Arrivée à l'étape. — La toilette du train Scotte.

Les services qu'ils rendirent en cette occasion éclairèrent tous les assistants sur l'utilité qu'ils pouvaient présenter en campagne. De nombreux états-

Le départ du tracteur Turgan pour l'approvisionnement du Quartier général.

L'infanterie cycliste en marche sous une pluie battante à travers un véritable marécage.

majors suivaient les péripéties de l'engagement. Parmi les officiers qui en faisaient partie, certains étaient incrédules, d'autres hostiles : ils sont, depuis cette expérience très probante, presque tous convaincus. Et le généralissime tout le premier paraît enchanté des compagnies cyclistes et disposé à les prendre sous son patronage.

Il n'est pas moins satisfait des ressources que fournit l'automobilisme au commandement et aux services de l'arrière. Sans admettre qu'un général doive recourir exclusivement à ce mode de locomotion et renoncer au cheval, le vice-président du conseil supérieur de la guerre, c'est-à-dire le chef éventuel de notre armée, fait un grand usage des automobiles pour visiter les cantonnements, pour inspecter les avant-postes, pour franchir en un rien de temps les distances souvent considérables qui séparent les éléments d'une armée, soit au stationnement, soit même au combat. Par là, il arrive inopinément au point où on s'attend le moins à sa présence, et il part exercer une surveillance efficace, car il possède véritablement un don d'ubiquité. Seulement, comme il y a toujours à redouter la fâcheuse panne, il a la précaution de se faire suivre d'une seconde automobile, pour le cas où la sienne ne pourrait pas marcher.

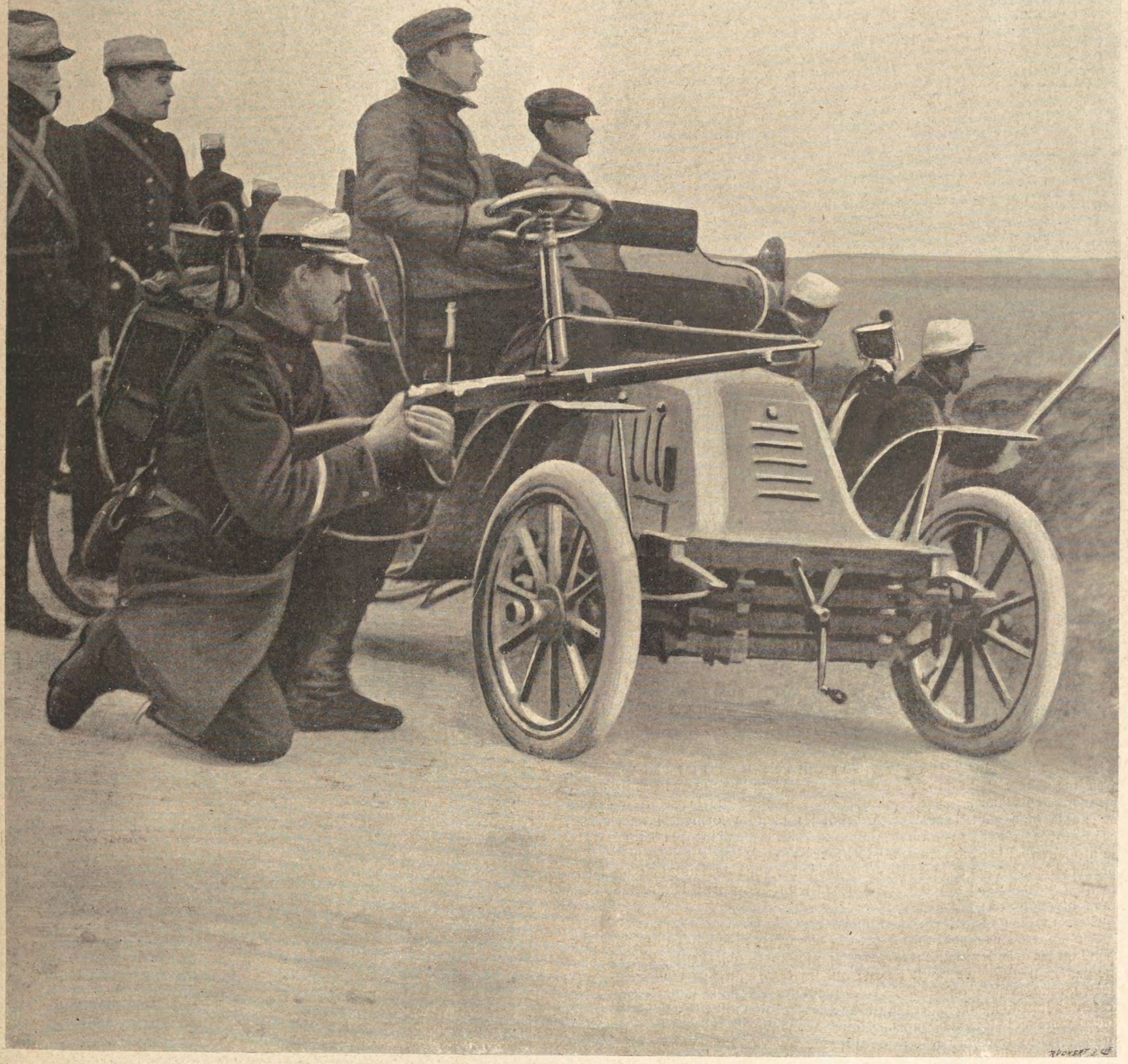
L'infanterie cycliste laisse passer la première division de cavalerie à laquelle elle est attachée.

L'administration militaire ne tire pas un moins bon parti de ces véhicules. Les intendants s'en servent pour le plus grand bien de l'alimentation de la troupe et des chevaux. Il leur est aisé de se rendre des stations têtes d'étapes aux centres de distribution, d'activer le zèle de chacun, de parer à une pénurie imprévue.

Chacune des deux armées en présence, celle du général Duchesne et du général Kessler, possède quatre locomotives Scotte, dont trois appartiennent déjà à l'Etat. Ces tracteurs sont capables de traîner de lourds fardeaux et de remplacer de nombreux attelages. C'est ainsi qu'un seul peut remorquer jusqu'à neuf fourgons chargés au maximum, même s'il y a des montées rudes à gravir ou des coudes brusques à faire.

Bien d'autres modèles d'automobiles, d'ailleurs, sont concurremment mis en essai. Inutile de les décrire et de les énumérer : on les a vus à l'Exposition de 1900, notamment au Palais des armées de terre et de mer. Une commission suit de très près l'emploi qui est fait de ces voitures pour établir un rapport sur les résultats obtenus, ainsi que sur les avantages et les inconvénients de chaque type. Cette commission a à sa disposition un très confortable omnibus automobile qui lui permet de se transporter partout où sa présence est nécessaire, pour l'accomplissement de la mission dont elle est chargée.

On se livre, en même temps, à d'autres expériences. On étudie l'application de la télégraphie sans fil aux besoins de l'armée ; on continue à se



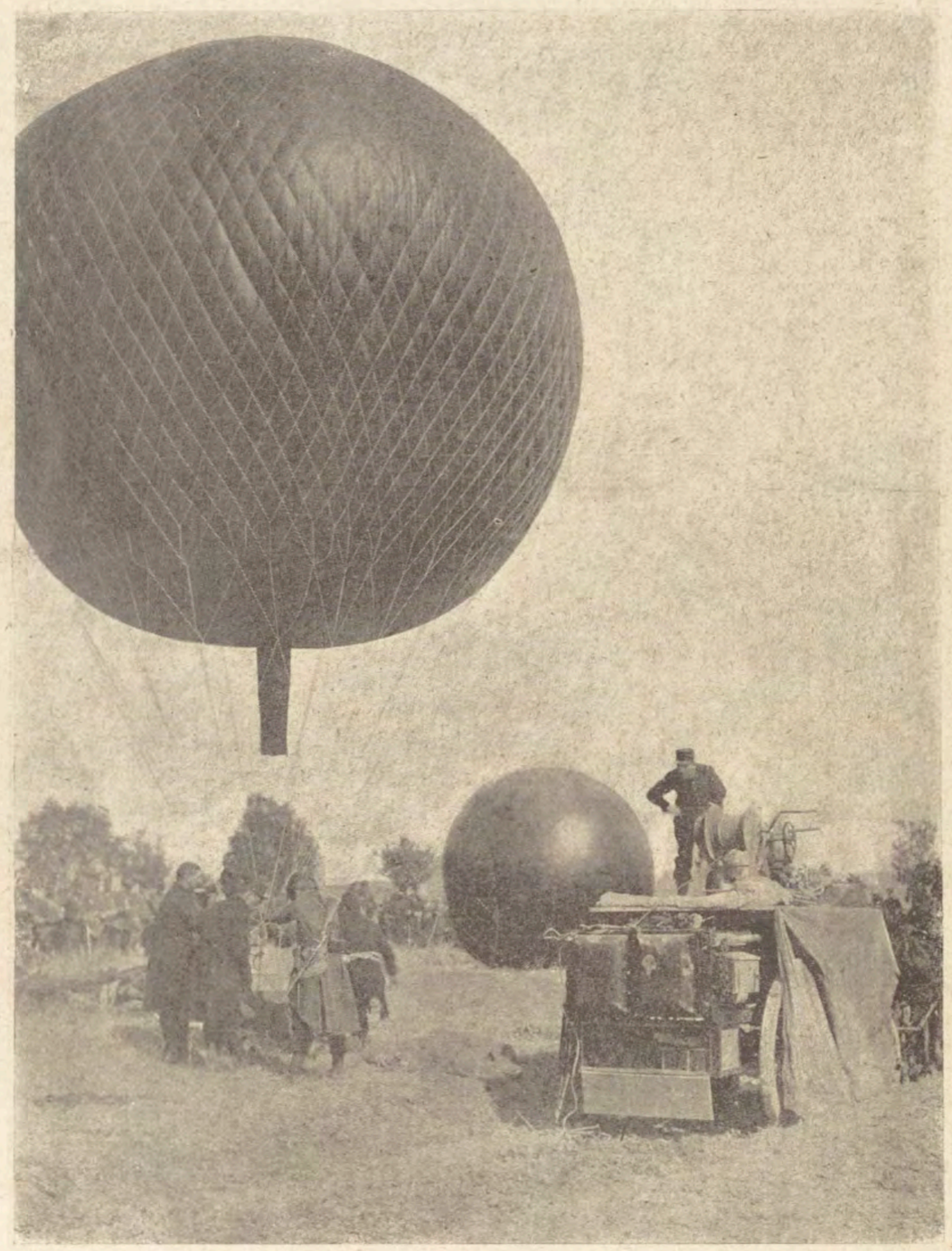
LA VOITURETTE GLADIATOR DE LA *VIE AU GRAND AIR* AUX GRANDES MANŒUVRES DE L'EST

Cette voiture, comme on le voit, n'a pas été seulement un précieux auxiliaire pour notre journal, mais elle a su se rendre utile aux combattants de l'armée B.

servir des aérostats, qui, je le crois, continuent à ne pas donner tout ce qu'on en espérait. Les ballons captifs sont très incommodes pour peu que le vent souffle, et les renseignements qu'ils donnent sont souvent vagues et incomplets.

On avait annoncé pour ces manœuvres-ci l'apparition de ballons libres dirigeables, ce qui eût été une révélation du plus haut intérêt. Mais nous avons eu le regret de ne rien voir de semblable, et l'unique innovation dont nous avons eu le régal, — régal un peu maigre, après les alléchantes promesses qui nous avaient été faites, — c'a été les signaux aériens employés pour suspendre la manœuvre, la faire reprendre ou l'arrêter définitivement.

Il était devenu indispensable, en raison de la grandeur des effectifs mis en jeu, de ne pas se contenter des sonneries de clairon. Déjà dans les combats de division contre division, les signaux acoustiques ne s'entendent pas, et bien du temps se passe avant que s'éteignent les derniers fracas de la lutte. Même si on perçoit les lointains éclats des cuivres, on en est à se demander si c'est la charge qui résonne ou si c'est l' « assemblé ».



Lancement du ballonnet servant à la télégraphie sans fil. A côté se trouve la sphère, qui, en s'élevant, sous ce ballonnet, annonçait aux combattants la fin de la manœuvre.

Le doute n'est plus possible lorsqu'on voit s'élever dans les airs un ballon avec une sphère et un cône en étoffe rouge. Même lorsque quatre corps d'armée sont en présence, quelques minutes suffisent pour que de partout la canonnade et la mousqueterie cessent. Aussitôt les troupes forment les faisceaux, préparent le café et consomment un repas froid. Cependant que les généraux se dirigent vers le ballon comme jadis les rois mages vers l'étoile, au lieu que, précédemment, tous ceux que vous rencontriez vous demandaient anxieusement si vous ne sauriez point, par hasard, où se trouve le directeur de la manœuvre et où se fait la critique.

C'est un avantage, certes, mais un avantage de paix.

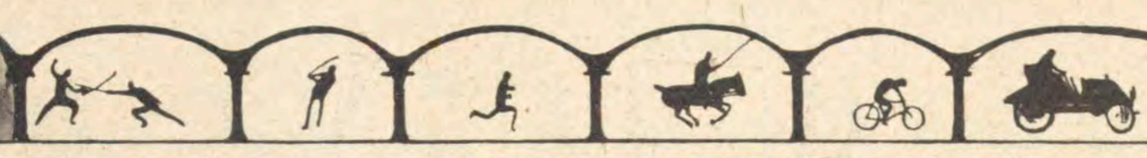
Au point de vue guerre il ressort des épreuves auxquelles ont été soumis pendant les grandes manœuvres les cycles, les automobiles et les ballons, pour ne parler que du triple point de vue qui intéresse plus particulièrement les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, que l'introductiou dans l'armée des récentes inventions sportives a donné les résultats les plus heureux, ou les espérances les meilleures. Nous avons vu la bicyclette, moyen de transport, se transformer en monture de guerre, nous avons vu la traction automobile faciliter les approvisionnements d'une façon singulière, et réussir grace aux multiples recherches et aux nombreuses expériences auxquelles on se livre actuellement.

La télégraphie sans fil. Changement des piles.

Nous pouvons espérer bientôt, voir le ballon, simple signal, se transformer en moyen de communication, peut être aussi en moyen de guerre.

EMILE MANCEAU.

La télégraphie sans fil. Réception d'une dépêche.



BLOC-NOTES DU SPORTSMAN

HIPPISME

ÉPREUVES A VENIR

Dimanche 29 Septembre. — Longchamp, Rouen, Châteauroux, Caen (mixtes), Marseille et Blain.
Lundi 30 Septembre. — Saint-Cloud, Châteauroux.
Mardi 1er Octobre. — Saint-Ouen.
Mercredi 2 Octobre. — Colombes.
Jeudi 3 Octobre. — Maisons-Laffitte, Maubourguet.
Vendredi 4 Octobre. — Enghien.
Samedi 5 Octobre. — Longchamp.

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Lundi 16 Septembre. — Saint-Cloud.

Prix des Sentiers (handicap), 5.000 fr. — Distance : 3.200 mètres.

Amer Picon, au comte de Ganay ..... (G. Stern). 1
Damysus ..... (Milton Henry). 2
North Sea ..... (Spears). 3
Gagné de six longueurs, le 3e à dix longueurs.

Critérium de Saint-Cloud, 10.000 fr. — Distance : 1.400 mètres.

Illinois II, à M. J. Diggles ..... (Knapp), 1
Castellamare ..... (Bridgland). 2
Laura ..... (J. Reiff). 3
Gagné de trois quarts de longueur, le 3e à une tête.

Prix des Orchidées (handicap), 5.000 fr. — Distance : 2.100 mètres.

Quail, à M. Camille Blanc ..... (G. Stern). 1
Verdi ..... (Spears). 2
Usedom ..... (Blakeman). 3
Gagné d'une longueur, le 3e à huit longueurs.

Enghien. — *Mardi 17 Septembre.*

Prix de Bray (haies, handicap), 5.000 fr. — Distance : 2.500 mètres.

Sweet-King, à M. F. de Boissieu ..... (A. Clay). 1
Orignac ..... (Ellisson). 2
Geta ..... (Tamin). 3
Gagné d'une encolure, mauvais troisième.

Prix de l'Avranchin (steeple handicap gentlemen-riders), 5.000 fr. — Distance : 4.000 m.

Esperanza, à M. C. Ranucci ..... (M. Beynaguet). 1
Pontcarré ..... (M. Lorthiois). 2
Kabyle ..... (M. G. Bisson). 3
Gagné d'une longueur et demie, le 3e à dix longueurs.

Saint-Cloud. — *Mercredi 18 Septembre.*

Prix de Cornulier (trot monté), 10.000 fr. — Distance : 4.000 mètres.

Ultima, à M. R. de la Moissonnière ..... (Tesnière). 1
Tranie 2
Unité 3
Temps du 1er : 6 m. 38 s. 1/2 ; du 2e : 6 m. 41 s. 1/4 ; du 3e : 6 m. 43 s. 3/4.

Maisons-Laffitte. — *Jeudi 19 septembre.*

Prix Chêne-Royal, 5,000 fr. — Distance : 1.200 mètres.

La Dragonne, au comte de Fels ..... (Rigby). 1
Mayotte ..... (Mac Dermott). 2
Duchesse ..... (Bowen). 3
Gagné d'une courte tête, le 3e à deux longueurs.

Prix Ermak, 7.000 fr. — Distance : 2.200 m.

Arkinglass, à M. J. Lieux ..... (Milton Henry). 1
Londrès ..... (Songer). 2
Palette ..... (Spears). 3
Gagné de trois quarts de longueur, le 3e à six longueurs.

Prix de Flore, 20.000 fr. — Distance : 2.100 mètres.

Léna II, au duc de Gramont ..... (Spears). 1
La Camargo ..... (E. Watkins). 2
Badiane ..... (Rigby). 3
Gagné de quatre longueurs, le 3e à deux longueurs.

Prix du Rabey (handicap), 6.000 fr. — Distance : 2.200 mètres

Le Béarnais II, au prince A. d'Arenberg. (E. Watkins). 1
White Heather ..... (Talbot). 2
Finesse ..... (Brookbank). 3
Gagné d'une courte encolure, le 3e à une tête.

Saint-Ouen. — *Vendredi 20 septembre.*

Prix du Gard (steeple-handicap, 5.000 fr. — Distance : 3.400 mètres.

Irisée, au baron Finot ..... (Wright). 1
Ivresse ..... (Alb. Johnson). 2
Pontcarré ..... (T. Brown). 2
Gagné d'une longueur et demie, *deat-heat*, pour la deuxième place.

Prix des Cévennes (steeple), 5.000 fr. — Distance : 3.600 mètres.

Vigoureux, au comte de Songeons ... (Alb. Johnson). 1
Hambleton Rose ..... (Nix). 2
Brucette ..... (J. Clay). 3
Gagné d'une courte tête, le 3e à une longueur.

Saint-Cloud. — *Samedi 21 septembre.*

Prix du Garage, 5.000 fr. — Distance : 800 mètres.

Limousin, à M. B. Chan ..... (Knapp). 1
Derbouka ..... (Riggy). 2
Zulma ..... (Bridgland). 3
Gagné d'une longueur, le 3e à deux longueurs.

Prix de Montainville (handicap), 5.000 fr. — Distance : 2.000 mètres.

Fleurus II, au vicomte Ch. d'Espons de Paul. (Bridgland). 1
Marteau ..... (Milton Henry). 2
Quail ..... (G. Stern). 3
Gagné d'une longueur 1/2 facilement, le 3e à 10 longueurs.

Longchamp. — *Dimanche 22 septembre.*

Prix de Châtillon, 5.000 fr. — Distance : 2.400 mètres.

Isère, à M. J. de Brémond ..... (G. Stern). 1
Contre-Temps ..... (W. Pratt). 2
Crésus ..... (A. Childs). 3
Gagné de cinq longueurs, le 3e à une tête.

Prix de Madrid, 10.000 fr. — Distance : 2.400 mètres.

Pile ou Face, au baron de Rothschild .... (G. Stern). 1
Monsieur Amédée ..... (Milton Henry). 2
Indian Shore ..... (Bowen). 3
Gagné d'une courte tête, le 3e à deux longueurs 1/2.

Grand Critérium, 30.000 fr. — Distance : 1.600 mètres.

Le Mandinet, à la baronne de Foret ..... (Rigby). 1
Bahr-Yousouf ..... (Harrisson). 2
Farnus ..... (G. Stern). 3
Gagné de 4 longueurs, le 3e à une longueur et demie.

Prix de Villebon, 10.000 fr. — Distance : 2.400 mètres.

Le Gers, à la baronne de Forest ..... (Rigby). 1
Saint-Armel ..... (Barlen). 2
Coucou ..... (French). 3
Gagné de deux longueurs et demie, le 3e à une encolure.

Prix de Saint-Cloud (handicap), 15.000 fr. — Distance : 4.000 mètres.

Joram, à M. H. Baudouin ..... (Talbot). 1
Evangeline ..... (A. Carter). 2
Cyclamen II ..... (Blakeman). 3
Gagné de cinq longueurs, le 3e à trois longueurs.

ÉCHOS

La Morinière, appartenant au baron Roger, vient de mourir à Chantilly. L'année dernière, ce poulain avait gagné le prix du Jockey-Club.

CYCLISME

ÉPREUVES A VENIR

Dimanche 29 septembre. — VÉLODROME DU PARC DES PRINCES. — Grand-Prix de l'Union Vélocipédique de France.

BREVET ROUTIER DE 150 KILOMÈTRES. — Organisée par l'U. V. F., de la Fourche de Champigny à Coulommiers et retour.

PRIX PETIT. — 50 kilomètres sur route, course interclubs réservée aux amateurs de l'U. S. F. S. A. et de la F. C. A. F.

FRANCE. — Beauvais, Bordeaux (Grand Prix), Caudéran, Chalon-sur-Saône, Chérisy, Dijon, La Roche-sur-Yon, Limoges, Lyon (vélodrome de la Tête-d'Or), Marseille, Montpellier, Nantes, Nantua, Niort, Nontron, Orléans, Poitiers, Roubaix (Grand Prix), Saint-Etienne, Saint-Maur, Soissons, Valognes, Valréas,

ETRANGER. — Anvers (championnat de Belgique de 100 kilomètres à Zurenborg), Bâle, Cologne (Championnat d'Europe), Genève, Turin.

Jeudi 3 octobre. — Grand Prix de Bordeaux (2e journée). Meeting de Turin (2e journée).

Samedi 5 octobre. — Inauguration du vélodrome de Pau.

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Samedi 14 septembre. — CRYSTAL PALACE (LONDRES). — A.-A. Chase bat le record anglais du mille départ lancé, couvrant les 1.609 m. en 1 m. 27 s. 2/5.

Dimanche 15 septembre. — BOSTON. — *Match d'une heure* : 1. Walthour, 62 kil. 212 ; 2, Harry Elkes.

VAILSBURG. — *Mille par équipes* : 1, Kramer-Mac Farland ; 2, Kimble-Watson ; 3, Lawson-Bowler.

BERLIN. — *Course de 24 heures* : 1, Robl, 904 kil. 148 ; 2, Joseph Fischer, 877 kil. 305 ; 3, Kerff, 847 kil. 615 ; 4, Miller, 734 kil. 330 ; 5, Ryser, 463 kil. 520.

Robl bat tous les records du monde de la 2e à la 9e heure.

CARMAUX. — *Internationale* : 1, Vanoni ; 2, Ratinaud ; 3, Andrieu.

Lundi 16 septembre. — BOSTON. — *15 milles avec entraîneurs* : 1, Michaël ; 2, Harry Elkes. Gagné de 500 mètres.

Lundi 16 septembre. — MAUBEUGE. — *International* : 1, Dutrieu ; 2, Fossier jeune ; 3, Fossier aîné ; 4, Mondt.

Primes : 1er, 2e, 3e et 4e, Fossier jeune ; *prime finale* : 1, Fossier jeune ; 2, Dutrieu ; 3, Mondt.

Course-poursuite tandems : 1, Fossier-Rugère ; 2, Wuillaume-Bertrand ; 3, Mondt-Paquet.

HARTFORD. — *Championnat d'Amérique, dernière épreuve*, 5 milles ; 1, Kramer ; 2, Kimble ; 3, Major Taylor ; 4, Collett. T. : 10 m. 55 s. 2/5. — A la suite de cette épreuve, le classement du championnat s'établit comme suit : Kramer (champion), 80 points ; 2, Major Taylor, 66 points ; 3, Lawson, 50 points ; 4, Fenn, 34 points.

Mercredi 18 septembre. — CRYSTAL PALACE. — Arthur A. Chase bat les records anglais de 2 à 5 milles, départ arrêté avec entraîneurs. Temps des deux milles : 3 m. 8 s. 4/5 ; 3 milles : 4 m. 39 s. ; 4 milles : 6 m. 9 s. 3/5 ; 5 milles : 7 m. 40 s. 2/5.

Jeudi 19 septembre. — PISTE MUNICIPALE. *Deuxième journée du meeting du Grand-Prix de Paris.*

Prix de l'Espérance, 1.500 mètres. 1re *demi-finale* : 1. Arend ; 2, Conelli ; 3, Green. T. : 3 m. 13 s. — 2e *demi-finale* : 1, Momo ; 2, Gentel ; 3, Deleu. T. : 5 m. 44 s. 1/5. — 3e *demi-finale* : 1, Van den Born ; 2, Mayer ; 3, Eros. T. : 3 m. 27 s. — *Finale* : 1, Arend ; 2, Van den Born ; 3, Momo. T. : 3 m. 1 s. — Par suite de sa victoire Arend se trouve qualifié pour les demi-finales du Grand Prix. — *Primes, 5 kilomètres* : 1, Millo ; 2, Jue ; 3, Bourotte. T. : 8 m. 15 s. — *Scratch 2e série*, 1.000 mètres ; 1, Millo ; 2, Gentel ; 3, Brécy. T. : 2 m. 51 s 4/5. — *Prix des Etrangers*, 1.000 mètres : 1, Ellegaard ; 2, Gascoyne ; 3, Green. T. : 2 m. 8 s.

Jeudi 19 septembre. — MADISON SQUARE (NEW-YORK). — *Championnat d'Amérique de 15 milles* : 1, Michaël ; 2, Walthour. T. : 24 m. 32 s.

Dimanche 22 septembre. — GRAND-PRIX CYCLISTE DE LA VILLE DE PARIS (8e année). — La finale de cette épreuve disputée devant 40 000 spectateurs au Vélodrome municipal est revenue à Ellegaard battant Rutt, le comingman de l'année, qui s'est ainsi confirmé grand coureur, et Arend. Résultats :

Grand Prix amateurs, 1 000 mètres. — 1, Piard ; 2, Cayron ; 3, Legrain. — *Grand Prix de Paris, 1 500 mètres* : 1re demi-finale : 1, Ellegaard ; 2, Kudela ; 3, Kaeser. T. : 3 m. 41 s. 3/5 ; 2e demi-finale : 1, Arend ; 2, Ferrari ; 3, Gascoyne. T. : 3 m. 19 s. ; 3e demi-finale : 1, Rutt ; 2, Van den Born ; 3, Jacquelin. T. : 4 m. 24 s. 1/5. *Finale* : 1, Ellegaard ; 2, Rutt ; 3, Arend. T : 4 m. 3 s. Derniers, 200 mètres en 12 s. — *Grand Prix du Conseil général, une heure avec entraîneurs* : 1, Bouhours, 60 kil. 600 ; 2, Tom Linton, 55 kil. 700 ; 3, Baugé, 49 kil. 500 ; 4, Taylor.

GENÈVE. — *Nationale, 1 200 mètres* : 1, Stoessel ; 2, Aegerter ; 3, Locher. — *Grand Prix, 1 200 mètres* : 1, Momo ; 2, Conelli ; 3, Tommaselli. T. : 2 m. 18 s. — *Tandems, 2 000 mètres* : 1, Gougoltz-Jue ; 2, Ruinart-Deleu ; 3, Eros-Conelli. — *20 kilomètres* : 1, Simar, en 23 m. 17 s. ; 2, Vendredi ; 3, Jue.

FOUGÈRES. — *Régionale, 2 000 mètres* : 1, Poulain ; 2, Bernard ; 3, Meheut. — *Grand Prix 2 000 mètres* : 1, Bourotte ; 2, Poulain ; 3, Mayer. T. : 2 m. 50 s. — *Primes, 3 000 mètres* : 1, Poulain ; 2, Bernard ; 3, Meheut. T. : 7 m. 25 s. — *Deuxième internationale, 2 000 mètres* : 1, Cornet ; 2, Gentel ; 3, Brécy. T. : 3 m. 25 s. 2/5. — *Tandems, 2 000 mètres* : 1, Anzani-Poulain ; 2, Bourotte-Prévôt ; 3, Millo-Mayer.

LEIPZIG. — *Championnat d'Europe, 100 kilomètres* : 1, Robl ; 2, Dickentman ; 3, Miller. T. : 1 h. 37 m. 37 s.

PARIS-CHATEAUDUN. — Interclubs de 100 kilomètres, organisée par les Cyclistes Savoisiens, société de l'U. V. F. — 1, Touchet, en 2 h. 40 ; 2, Chapperon, à une demi-longueur ; 3, Fourchotte, à une longueur ; 4, Mathias, en 3 heures ; 5, Charles, 3 h. 1 m. ; 6, Lesobre ; 7, Vierling ; 8, Bougin ; 9, Bourdais ; 10, Denis.

BRUXELLES. — *Match amateurs Franco-Belge, 1000 mètres* : 1re manche : 1, Fras ; 2, Wick ; 3, Whist ; 4, Ingels. — 2e manche : 1, Wick ; 2, Whist ; 3, Ingels ; 4, Fras. Les Français gagnant par 8 points contre 12 aux Belges.

ÉCHOS

MICHAEL EN FRANCE. — On annonce la venue en France du petit prodige Jiminy Michaël, qui fut de 1894 à 1896 le champion incontesté du demi-fond. Michaël, qui s'est de nouveau révélé imbattable cette saison et a eu raison successivement de tous ses rivaux américains, vient en Europe pour se mesurer contre les meilleurs champions européens. Il arrivera à Paris dans les premiers jours d'octobre.

LES RECORDS A ROUE LIBRE. — Les records à roue libre datent d'il y a quelques mois seulement et leur vogue n'est pas prête de passer en Angleterre. W. C. Baxter avait couvert 825 mètres à Birmingham, sur la piste d'Aston.

Ce record vient d'être battu sur la même piste par S. Holloway, qui a couvert 982 mètres.

AUTOMOBILE

ÉCHOS

L'*Auto-Vélo* annonce pour le mois d'octobre l'organisation d'un critérium de motocyclettes sur piste. L'épreuve serait disputée au vélodrome du Parc des Princes, sur une distance de 100 kilomètres, et comporterait deux catégories : 1o en pédalant ; 2o sans pédaler. Un prix spécial sera attribué à la première motocyclette marchant à l'alcool.

La saison 1901 sera clôturée par le concours de consommation 2e année), dont on annonce l'organisation pour le mois de novembre sur le même parcours que l'an dernier, de Suresnes à Meulan et retour.

Demain 29 septembre, le Moto-Club de Lyon fera disputer son championnat de 100 kilomètres.

Deux autodromes. Il est fortement question de créer un autodrome à Issy-les-Moulineaux, sur le terrain compris dans la zone et formant le champ de manœuvres d'Issy. La piste qu'on y établirait pourrait avoir de 15 à 20 mètres de large.

D'autre part, l'Automobile-Club International vient d'acheter de grands terrains au Rond-Point de la Défense, à Courbevoie.

NOUVEAUX CONFRÈRES. — L'automobile pénètre décidément partout. On nous signale la création de nouveaux journaux en des pays les plus inattendus. Citons-en deux : *The British South African Autocar*, qui se publie hebdomadairement à Durban, colonie du Cap, et vaut un penny.

L'autre, un magazine plutôt, est l'*Automobile*, un illustré russe qui s'édite à Tomsk (Sibérie).

AUTOMOBILE BLINDÉE. — Pendant les manœuvres d'armée italiennes, des expériences ont été faites avec la voiture automobile blindée du colonel Sismondi. Cette voiture contient trois places et porte un canon de montagne.

ATHLÉTISME

ÉPREUVES A VENIR

Dimanche 29 septembre. — INTERCLUBS. — Clichy, Maisons-Laffitte et retour, organisée par l'Union Athlétique de Clichy et réservée aux amateurs de l'U. S. F. S. A.

— PARC DES PRINCES, matin. — Grands prix handicaps de la F. S. A. F.

— PARC DES PRINCES, après-midi. — Interclubs de 400 m. handicap (F. S. A. F.).

PRINCIPAUX RÉSULTATS

COURSES A PIED

Lundi 9 septembre. — OXFORD-CAMBRIDGE A MONTREAL. — Réunion donnée par la Montreal Amateur Athletic Association. — *100 yards.* — 1, A. C. Hind de Cambridge (scr.), 10 s. 1/5. — *1 609 m.* — 1, F. G. Cockshott, Cambridge (scr.) ; 2, P. W. Mc Naughter, Cambridge (25 yards). T. : 4 m. 24 s. 2/5. — *220 yards (202 m.).* — 1, J. C. Churchill, Cambridge (scr.). T. : 23 s. 1/5. — *Saut en hauteur.* — 1, Henderson, d'Oxford (scr.), 1 m. 73. — *880 yards (804 m.).* — 1, Workmann, Cambridge (scr.) ; 2, W. H. Cregson, Cambridge (scr.). T. : 1 m. 54 s. 3/5. — *402 m.* — 1, R. W. Barclay, Cambridge (scr.). T. : 52 s. 2/5. — *110 m. haies.* — 1, E. Allock, Cambridge (scr.). T. : 16 s. 3/5.

Samedi 14 septembre. — MATCH ANGLO-CANADIEN INTERUNIVERSITAIRE. — Entre les équipes d'Oxford et Cambridge d'une part, et de Mac Gill et Taronto, d'autre part. — *100 yards.* — 1, A. E. Hind (Cambridge) ; 2, Molson (Mac Gill). T. : 10 s. 2/5. — *402 mètres.* — 1, Morrow (Mac Gill) ; 2, R. W. Barclay (Cambridge). T. : 50 s. 3/5. — *804 mètres.* — 1, H. W. Workman (Cambridge) ; 2, J. R. Cleave (Oxford), T. : 1 m. 54 s. 4/5. — *Un mille (1609 m.).* — 1, F. G. Cockshott (Cambridge) ; 2, W. H. Gregson (Cambridge). T. : 4 m. 26 s. — *(3 218 m.).* — 1, H. W. Workman (Cambridge) ; 2, Mac Naughten (Cambridge). T. : 9 m. 55 s. 3/5. — *120 yards haies.* — 1, G. R. Garnier (Oxford) ; 2, Allcock (Cambridge). T. : 16 s. 1/5. — *Saut en hauteur.* — 1, G. Howard Smith (Cambridge), 1 m. 83 ; 2, W. E. B. Henderson (Oxford), 1 m. 76. Le premier Canadien, Ward (Mac Gill), ne put dépasser 1 m. 71. — *Lancement du martcau.* — 1, E. E. B. May (Oxford), 37 m. 51 s. ; 2, W. E. B. Henderson (Oxford), 34 m. 11 s.

Dimanche 15 septembre. — CHAMPIONNATS D'ITALIE. — Organisés par l'Unione Podistica Italiana à Turin : *100 yards.* — 1, Toretta ; 2, Ratti ; 3, Botto. T. : 10 s. 1/5. — *1 609 m.* — 1, Nicola ; 2, Ghezzi ; 3, Galmozzi. T. : 4 m. 42 s. 2/5. (Record italien). — *Course sur route (36 kil.).* — 1, Volpati, 2 h. 24 m. 16 s. ; 2, Stobbione, 2 h. 27 m. 27 s. ; 3, F. Gila, 2 h. 43 m. 9 s. — *Marche (36 kil.).* — 1, Spada, 3 h. 37 m. 38 s. ; 2, Salero, 3 h. 48 m. 39 s. ; 3, Conti, 3 h. 52 m. 8 s.

Dimanche 22 septembre. — ENGHIEN-MOISSELLES ET RETOUR, *20 kilomètres* (Amateurs). — 1, E. Filliâtre, en 1 h. 15 m. 46 s. ; 2, Théato, en 1 h. 16 m. 57 s. ; 3, Kugel, en 1 h. 19 m. 33 s.

Brevet de 30 kilomètres de l'U. V. F. (*Professionnels*). — Organisé de Clichy à Maisons-Laffitte et retour : 1, A. Charbonnel, 1 h. 36 m. 55 s. ; 2, Dromsky, 1 h. 37 m. 39 s. ; 3, Cibot, 1 h. 42 m. 16 s.

BORDEAUX. — *Marathon Bordelais 40 kilomètres* : 1, Labat, en 3 h. 22 m. ; 2, Cantaloube, 3 h. 34 m. ; 3, Demarcq, en 3 h. 42 m.

CONCOURS

Dimanche 15 septembre. — RECORD AMÉRICAIN. — A Saint-Louis, John Flanagan bat le record américain du lancement du disque, accomplissant 36 m. 86.

AVIRON

ÉPREUVES A VENIR

Dimanche 29 septembre. — COUPE DE PARIS. — Organisée par la Société d'encouragement.

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Dimanche 22 septembre. — AMSTERDAM. — *Championnat de Hollande* : 1, L. Prével ; 2, Sommerfeld. P. ével est déclassé par le jury pour avoir gêné Sommerfeld.

YACHTING

ÉPREUVES A VENIR

Dimanche 29 septembre. — ANGERS (Coupe des Sociétés de Rivières).

NATATION

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Samedi 7 septembre. — RECORD AMÉRICAIN — E. Carroll Schaefer bat le record américain des 500 yards (457 mètres) à See Gate (Etats-Unis). T. : 7 m. 24 s. 2/5 (précédent record, 7 m. 42 s.).

PHOSPHATINE FALIÈRES, aliment des Enfants

Le Gérant : Jarrige

Corbeil. — Imprimerie Ed. Crété.

Service de Librairie Sportive de la "Vie au Grand Air"

Devant le succès obtenu par notre Librairie sportive, nous avons décidé d'en reviser complètement le Catalogue et d'y ajouter res qui auraient pu être omis, ainsi que les nouveautés parues ces temps derniers.

Notre service de librairie se charge de l'envoi de ces volumes et de tout volume **franco** *au reçu du montant de la comm mandats ou timbres-poste.*

CYCLISME

uel pratique et technique du Vélocipède, Cornié, ol. in-18..... » 75

élocipédie dans le mouvement athlétique, F. Rei- l, in-12..... 1 »

vers les Cactus, E. de Perrodil, 1 vol. in-18.... 3 50

-Toro, E. de Perrodil, 1 vol. in-18..... 3 50

l de Vélo, E. de Perrodil, 1 vol. in-18..... 3 50

e routier, Baroncelli, 1 vol. in-12..... 5 »

e des environs de Paris, 1 vol. in-12..... 5 »

e de l'Auvergne, 1 vol. in-12..... 2 »

e de la Bretagne, 1 vol. in-18..... 2 »

e du Dauphiné et Savoie, 1 vol. in-12..... 2 »

e des Vosges, 1 vol. in-12..... 1 75

e de la Normandie, 1 vol. in-12..... 1 75

e de la Touraine, 1 vol. in-8..... 1 »

yrénées de Bayonne à Perpignan. 1 vol. in-8. 2 »

clisme, Cr. Fleurigan, 1 vol..... » 60

sur la bicyclette, par J. Paloque, capitaine d'artil- , 1896. Brochure in-8, avec 32 figures dans le texte et nches in-folio hors texte..... 2 »

erie cycliste en campagne. Étude de la carte d'après rage « Cavalerie de campagne » du colonel Cherfils, par pitaine Gérard, 1898. Un volume grand in-18 avec 3 cartes lio, broché..... 3 50

du cycliste, par MM. Léon Garnier, chef de division à éfecture de la Seine, et Paul Dauvert, secrétaire-greffier onseil de préfecture de la Seine, rédacteurs de la « Juris- ence des conseils de préfecture ». Taxe sur les vélocipèdes. ilation. Vélocipédie militaire. Télégraphes. 1 vol. in-12 de ages, broché..... 2 »

ans de cyclisme pratique, par H. O. Duncan. age illustré de très nombreux portraits de sportsmen amateurs, professionnels et de croquis et documents photographiques, 1 vol..... 3 50

Histoire générale de la vélocipédie, préface de M. Jean Richepin. Nombreuses gravures et documents anciens par L. Baudry de Saunier. (Epuisé, sauf quelques rares exemplaires défraîchis)..... 3 50

Le Cyclisme théorique et pratique, préface de M. Pierre Giffard. Nombreuses gravures en noir et en couleurs. 600 pages de grand format. Richement relié, plats dorés, par L. Baudry de Saunier. (Epuisé, sauf quelques rares exemplaires)..... 12 »

L'Art de bien monter la bicyclette, recueil de tous les principes de l'équitation cycliste, avec figures explicatives, par L. Baudry de Saunier. 1 brochure..... 1 60

L'Art de la bicyclette. Manuel complet des connaissances cyclistes, par L. Baudry de Saunier. 1 vol. cartonné.. 3 50

Le Tour de Paris par le chemin des écoliers. Itinéraire nouveau d'une excursion autour de la capitale, par L. Baudry de Saunier. Nombreuses illustrations..... 1 »

ATHLÉTISME

La Gymnastique rationnelle, par H. Ménessier. 1 vol. in-18, broché..... 2 »
Le même ouvrage, relié..... 2 25

Manuel des exercices physiques, par D. Sehé et Strehly, in-8, cart. ill. Guillaume..... 2 »

Manuel d'Exercices gymnastiques et jeux scolaires. 1 vol. in-8, broché..... 1 50

Enseignement gymnastique et militaire, par J.-P.O. Barthès. In-12 cartonné..... 1 50

Petit Manuel de la longue Paume, par Edmond Collin, In-12 broché..... 1 50

La Gymnastique raisonnée, par Eug. Paz. In-8 br... 1 »

De la Gymnastique, par Féry d'Esclands et A. Dally. In-8..... 4 »

Hygiène de l'Exercice chez les Enfants et les Jeunes Gens, par le Dr Fernand Lagrange. 1 vol. in-18..... 4 »

De l'Exercice chez les Adultes, par le Dr Fernand Lagrange, lauréat de l'Institut. 1 vol. in-12..... 4 »

L'Education physique de la Jeunesse, par A. M 1 vol. in-18.....

Manuel d'exercices gymnastiques. 1 vol. in-8.....

Les Sports athlétiques, par G. de St-Clair. 1 vol. in-18.

Lawn-Tennis, par Let. 1 vol. in-18.....

Football (Rugby), par Saint-Clair et Saint-Chaffray. in-18.....

Football (association), par Tunmer et Fraysse, in-18.....

Diplômes athlétiques, dessinés par Rutty, pour athlétiques, papier de luxe, chaque.....

L'Art de la Boxe française et de la Canne, par mont.....

L'Art de se défendre dans la rue, par E. André. 1 vol in-18.....

Les Sports et Jeux d'exercice dans l'ancienne Fran J. J. Jusserand ; ouvrage orné de soixante reprodu gravées par G. de Résener, d'après des documents orig 1 vol.....

La Force physique. Culture rationnelle. Méthode Méthode Sandow. Méthode Desbonnet. 1 vol.....

La Santé par les exercices musculaires, mis à la de tous, par le professeur Desbonnet, fondateur des éc culture physique de Lille, Roubaix, Paris. 1 vol.....

Force et agilité. Le soldat et les grands capitaines. in-12, broché.....

Le mouvement et les exercices physiques. Leço tiques sur les systèmes osseux et musculaires, par le Dr L. puy, médecin de l'hôpital de Saint-Denis. Introduction docteur Dastre, professeur de physiologie à la Facu sciences de Paris, Volume in-8 avec 138 fig., broché...

Livre d'or du sportsman, par le comte de Mirabal in-8 raisin.....

Almanach des sports Leudet.

—	—	1898.....
—	—	1899.....
—	—	1900.....
—	—	1901.....